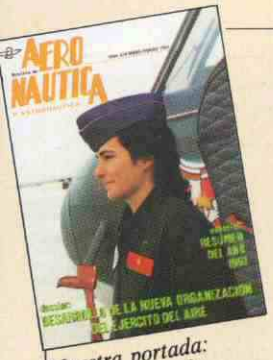
Revista de
AERONAUTICA
Y ASTRONAUTICA
NUM. 610 ENERO-FEBRERO 1992
especial:
RESUMEN
DEL AÑO
1991
dossier:
DESARROLLO DE LA NUEVA ORGANIZACION
DEL EJERCITO DEL AIRE



Nuestra portada: Alférez Yolanda Gassó
Foto: Angel Cañaveras

REVISTA DE AERONAUTICA Y ASTRONAUTICA ENERO/ FEBRERO 1992

DOSSIER

DESARROLLO DE LA NUEVA ORGANIZACION DEL EJERCITO DEL AIRE 59

LOS ORIGENES DE LA NUEVA ORGANIZACION. Por Juan Delgado Rubí, Coronel de Aviación 60

EL CUARTEL GENERAL DEL EJERCITO DEL AIRE. Por José Grau Cerdan, Teniente Coronel de Aviación 63

LA FUERZA AEREA EN EL EJERCITO DEL AIRE. Por Juan Delgado Rubí, Coronel de Aviación 70

EL APOYO A LA FUERZA EN EL EJERCITO DEL AIRE. Por Jesús Zuazu Nagore, Teniente Coronel de Aviación 84

ARTICULOS

PALABRAS DEL JEMA FIN DE AÑO 4

Reflexiones: 1991: UN AÑO DE DESCONCIERTOS. Por Rafael Luis Bardají, Director del GEES 8

EL FUTURO DE LA SEGURIDAD EUROPEA. Por Alfonso del Río Sánchez de Villar, General de Aviación 12

ACTUACIONES DEL MINISTERIO DE DEFENSA EN 1991 30

LA ESCUELA DE ESTADOS MAYORES CONJUNTOS: UNA GRAN DESCONOCIDA: Por Federico Yániz Velasco, Teniente Coronel de Aviación 37

ENTREVISTA CON EL GENERAL DIRECTOR DEL HOSPITAL DEL AIRE, JULIAN RODRIGUEZ HERNANDEZ. Por Manuel Corral 110

ESCUELA SUPERIOR DEL AIRE. UN AÑO INOLVIDABLE. Por Federico Yániz Velasco, Teniente Coronel de Aviación 115

ACTIVIDAD OPERATIVA EN 1991 118

LA GESTION ALIMENTARIA DE TROPA EN EL EJERCITO DEL AIRE. Por Alejandro Martin, Coronel de Intendencia del E.A. 122

ALFEREZ YOLANDA GASSO. Por Javier Marcos Ingelmo 126

LA TECNOLOGIA AERONAUTICA EN 1991. Por Martín Cuesta Alvarez, Ingeniero Aeronáutico 138

ESPACIO 91: EL AÑO DE LA REALIDAD. Por Manuel Corral Baciero. 150

EL MUNDO DE LA AVIACIÓN CIVIL FORJA SU FUTURO EN MONTREAL 158

50 ANIVERSARIO DE LA ESCUADRILLA AZUL. Por Jorge Coppel ... 160

Teniente General Ramón Fernández Sequeiros, Jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire.

Cuartel General del Ejército del Aire

MINISTERIO DE DEFENSA - CENTRO DE DOCUMENTACION

SECCIONES

Noticiario 17
Noticiario 41
Noticiario 90
Desde la barrera:
ENCUESTA. Por Daniel Sanesteban 104
Noticiario 129
La Aviación en el cine 166
Sabias que 167
Publicábamos ayer 168
Bibliografía 170
Ultima página. Pasatiempos 172

Revista de AERONAUTICA Y ASTRONAUTICA

Director:
Coronel: **Luis Suárez Díaz**
Director Honorario:
Coronel: **Emilio Dáneo Palacios**
Consejo de Redacción:
Coronel: **Jaime Aguilar Homos**
Tte. Coronel: **Antonio Castells Be**
Tte. Coronel: **Federico Yaniz Velasco**
Tte. Coronel: **Fco. Javier Illana Salamanca**
Comandante: **Javier García Amáiz**
Comandante: **Ramón Alvarez Mateus**
Comandante: **José Angel Corugedo Bermejo**
Comandante: **Mario Martínez Ruiz**
Teniente: **Manuel Corral Baciero**
Redacción:
Teniente: **Antonio M.ª Alonso Ibánez**
Teniente: **Juan Antonio Rodríguez Medina**
Diseño:
Capitán: **Estanislao Abellán Agius**
Administración:
Coronel: **Sixto Santa Mayoral**
Coronel: **Federico Rubert Boyce**
Coronel: **Jesús Leal Montes**
(Adjunto a la Dirección)
Teniente: **José García Ortega**

Publicidad:
De Nova
Teléfs.: 763 91 52 - 764 33 11
Fax: 764 62 46

Fotomecánica
Fotocomposición e Impresión:
Lasercrom, S.A.
Enrique Simonis, 19
Teléf.: 539 56 80 - 539 09 41
28045-Madrid

Número normal ..... 290 pesetas
Suscripción semestral ..... 1.740 pesetas
Suscripción anual ..... 3.480 pesetas
Suscripción extranjero ..... 6.400 pesetas
IVA incluido (más gastos de envío)

REVISTA DE AERONAUTICA Y ASTRONAUTICA

PUBLICADA POR EL EJERCITO DEL AIRE

Depósito M-5416-1960 - ISSN 0034 - 7.647

N.I.P.O. 099-91-004-3 MADRID

	Teléfonos:
Dirección, Administración:	544 28 19
Dirección:	549 70 00 Ext. 31 84
Redacción:	549 70 00 Ext. 31 83
Fax:	544 26 12

Princesa, 88 - 28008 - MADRID

NORMAS DE COLABORACION

Pueden colaborar con la Revista de Aeronáutica y Astronáutica toda persona que lo desee, siempre que se atenga a las siguientes normas:

1. Los artículos deben tener relación con la Aeronáutica y la Astronáutica, las Fuerzas Armadas, el espíritu militar y, en general, con todos los temas que puedan ser de interés para los miembros del Ejército del Aire.

2. Tienen que ser originales y escritos especialmente para la Revista, con estilo adecuado para ser publicados en ella.

3. Los trabajos no pueden tener una extensión mayor de OCHO (8) folios, de 36 líneas cada uno, mecanografiados a doble espacio. Los gráficos, dibujos, fotografías o anexos que acompañan al artículo no entran en el cómputo de los ocho folios.

4. De los gráficos, dibujos y fotografías se utilizarán aquellos que mejor admitan su reproducción.

5. Además del título deberá figurar el nombre del autor, así como su domicilio y teléfono. Si es militar, su empleo y destino.

6. Al final de todo artículo podrá indicarse, si es el caso, la bibliografía o trabajos consultados.

7. Siempre se acusará recibo de los trabajos recibidos, pero ello no compromete a su publicación. No se mantendrá correspondencia sobre los trabajos, ni se devolverá ningún original recibido.

8. Toda colaboración publicada será remunerada de acuerdo con las tarifas vigentes, que distingue entre los artículos solicitados por la Revista y los de colaboración espontánea.

9. Los trabajos publicados representan exclusivamente la opinión personal de sus autores.

10. Todo trabajo o colaboración se enviará a:

REVISTA DE AERONAUTICA Y ASTRONAUTICA
Redacción
Princesa, núm. 88
28008-MADRID

LIBRERIAS Y KIOSCOS DONDE SE PUEDE ADQUIRIR LA REVISTA DE AERONÁUTICA Y ASTRONÁUTICA

EN MADRID: KIOSCO GALAXIA, FERNANDO EL CATOLICO, 86; KIOSCO CEA BERMÚDEZ, CEA BERMUDEZ,43; KIOSCO CIBELES, PLAZA DE CIBELES; KIOSCO PRINCESA, PRINCESA, 86; KIOSCO FELIPE II, AVDA. FELIPE II; KIOSCO HOSPITAL MILITAR GÓMEZ ULLA, CARABANCHEL; LIBRERIA GAUDI, ARGENSOLA, 13; REVISTAS MAYOR (Antonio Gomarfz); LIBRERIA SURCO; LIBRERIA PARACUELLOS; LIBRERIA JAIME (Jose L. Jaime Serrano); LIBRERIA MIGUEL CREUS; LIBRERIA GEMA BENEDET; LIBRERIA CONTINENTAL; LIBRERIA CAMARA; JOSE VERGARA ROMERO; ESTABLECIMIENTOS ALMER; DISTRIBUIDORA ROTGERS, S.A.; CENTRAL LIBRERA; REPREX-3 DISTRIBUCIONES; LIBRERIA SAN MARTIN; **EN BARCELONA:** SECTOR C C/ SEIS, S/N MERCABARNA - ZONA FRANCA; SOCIEDAD GENERAL ESPAÑOLA DE LIBRERIA;**EN CARTAGENA:** MAYOR, 27; **EN CASTELLON:** TRINIDAD, 12; **EN LOGROÑO:** MURO DEL CARMEN, 2; **EN CADIZ:** CORNETA SOTO GUERRERO, S/N; **EN BARCELONA:** CONGOST, 11; **EN OVIEDO:** MILICIAS NACIONALES, 3; **EN GRANADA:** ACERA DE DARRO, 2; **EN BILBAO:** EUSCALDUNA, 6; **EN SEVILLA:** VIRGEN DE LUJAN, 46; **EN ZARAGOZA:** PLAZA DE LA INDEPENDENCIA, 19; **EN PALMA DE MALLORCA:** CAMINO VIEJO BUÑOLAS, S/N; **EN EL FERROL:** DOLORES, 2-4; **EN BARCELONA:** SAN FRUCTUOSO, 45; **EN MADRID:** PUERTA DEL SOL, 6.

LOS CONCEPTOS EXPUESTOS EN LOS TRABAJOS PUBLICADOS EN ESTA REVISTA REPRESENTAN LA OPINION PERSONAL DE SUS AUTORES.

Palabras del JEMA fin de año

NUEVAMENTE quiero aprovechar la oportunidad que me brindan el comienzo de un nuevo año y la celebración de la Pascua Militar para, desde las páginas de nuestra Revista, dirigirme a todos los miembros del Ejército del Aire con el fin de felicitaros en estas fiestas tan entrañables, desear que 1992 sea un año próspero para nuestra nación y, en particular, beneficioso a nuestro Ejército, y, simultáneamente, hacer el tradicional balance del año que termina y apuntar, en términos generales, las directrices que hemos de seguir a fin de que el Ejército del Aire pueda cumplir su misión institucional.

El año 1991 ha estado cargado de acontecimientos transcendentales tanto en los aspectos militares como en los políticos y económicos. No es necesaria la enumeración de los mismos pues, unos permanecen aún vivos en nuestro recuerdo y otros siguen produciéndose y sorprendiéndonos día a día.

Pero sí quisiera hacer incapié en uno de ellos: el protagonismo y capacidad de resolución que las Fuerzas Aéreas tuvieron en el pasado conflicto del Golfo Pérsico y el apoyo logístico que el Ejército del Aire español prestó a las fuerzas multinacionales, que contribuyó al éxito de las operaciones militares. Del análisis de los resultados obtenidos se derivan enseñanzas y actuaciones que auguran un futuro esperanzador y optimista para las Fuerzas Aéreas, en general.

Por otro lado, además de nuestros cometidos específicos y continuando la labor de años anteriores, se ha colaborado en misiones de carácter humanitario y de mantenimiento de la paz que han merecido el respeto y el reconocimiento internacional.

Pero quizás, el modo más significativo de representar la tarea llevada a cabo por el Ejército del Aire durante el pasado año, sea por medio de un resumen estadístico de los cometidos realizados.

Las horas voladas en 1991 fueron 101.286, se transportaron a 138.120 pasajeros y 6.814 toneladas de carga. El número de paracaidistas lanzados durante el pasado año fue de 66.080.

El EA, como en años anteriores, ha continuado prestando servicios a la sociedad española. Podemos destacar la labor realizada en tareas humanitarias, como por ejemplo las 105 misiones de salvamento y rescate que permitieron ayudar, en situaciones críticas, a 143 personas, y las 2.700 horas de vuelo empleadas en la lucha contra incendios.

Estas cifras, por sí solas, no hablan de los valores humanos y profesionales de los miembros del Ejército del Aire que, con su trabajo, esfuerzo y entrega diarios hicieron posible alcanzarlas. Por ello, es una obligación moral expresar nuestra gratitud a todos ellos.

Como recordaréis, en el acto de mi toma de posesión, como Jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire, fueron dos las metas que me fijé para alcanzar:

– La máxima eficiencia operativa posible con los recursos disponibles y

– La satisfacción y realización profesional de todos los componentes del Ejército del Aire.

En el mismo número de esta Revista del año pasado, fueron ya analizados los factores y circunstancias que intervenían en cada una de ellas así como se citaba la directiva, consecuente con la política definida por el Ministerio de Defensa, en la que el Ejército del Aire fijó sus "objetivos y líneas de actuación preferentes". Son un total de 53 líneas de actuación preferentes para alcanzar doce objetivos referidos a las áreas de: doctrina, planeamiento, organización, operaciones, política de personal, formación y perfeccionamiento, condición militar, servicio militar, acción social, material, infraestructura y relaciones públicas (imagen).

El año finalizado nos sirve para analizar los trabajos efectuados en la consecución de estos objetivos básicos, fijados con el fin de mejorar el Ejército del Aire. Se han iniciado la mayor parte de las líneas de actuación preferentes, aunque los resultados finales de las mismas, debido a la complejidad de los problemas que se intentan subsanar, sólo se verán a largo plazo. Destacamos a continuación los trabajos más importantes llevados a cabo con respecto a estas líneas de actuación.

En el área de organización, se está consolidando la separación de la cadena operativa de la logistico-administrativa. El nombramiento de un teniente general, distinto del JEMA, como Comandante en Jefe del MOA ha contribuido a ello y ha comenzado la puesta a punto de los planes operativos derivados del PEC.

La nueva organización del E.A. está en marcha y con ella se dan nuevos cometidos tanto a los Generales Jefes de los Mandos Aéreos como a los Jefes de las Bases Aéreas, Aeródromos Militares y Acuartelamientos Aéreos. De forma muy sintetizada, se dan a los Generales Jefes de los Mandos Aéreos, dentro de sus demarcaciones, similares cometidos y responsabilidades ante el JEMA que las que éste tiene ante el Ministro de Defensa. En forma análoga y descendiendo un nivel, los Jefes de Bases Aéreas, Aeródromos Militares y Acuartelamientos Aéreos tienen idénticos cometidos y responsabilidades ante sus respectivos Generales Jefes de Región o Zonas Aéreas. Toda esta estructura ha sido desarrollada en instrucciones generales, pendientes de la aprobación final.

Cabe destacar, también dentro del área de organización, los trabajos encaminados a determinar la presencia y participación del EA en los organismos nacionales

e internacionales con la definición de los puestos que le corresponden.

Igualmente se ha definido el catálogo unificado de puestos-tipo para el personal de tropa y la identificación de los mismos en todas las unidades del EA, con el fin de obtener un inventario de necesidades, tanto por empleo como por puestos de catálogo.

Pero quizás el reto más importante del EA en un futuro inmediato sea la retrocesión de las bases aéreas de Torrejón y Zaragoza.

La salida de las unidades de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos de las bases conjuntas anteriormente mencionadas, consecuencia de su política de reducción de fuerzas en Europa, obliga al EA a plantear durante 1992 una nueva ordenación de sus bases aéreas y unidades.

La estructuración en cinco bases aéreas principales (Zaragoza, Torrejón, Albacete, Morón y Gando) con las secundarias que sean necesarias, constituye una tarea inmediata y difícil en la organización del Ejército del Aire.

En el área de operaciones, el sistema de mando y control, con su nueva denominación de Sistema Integrado de Mando y Control Aéreo (SIMCA), pieza fundamental en la ejecución y coordinación de todas las operaciones aéreas, ha tenido que reajustarse como consecuencia de los recortes presupuestarios. No obstante, metas propuestas para este año, como eran: proyecto de CARS de Morón, proyecto de Centro de Operaciones de Ala de Albacete, contratación del sistema de telecomunicaciones Tierra-Aire-Tierra y contratación de dos radares de banda E-F, han llegado a feliz término.

Otros aspectos importantes a tener en cuenta en el área de operaciones son los referidos a la introducción de la doctrina OTAN en el funcionamiento operativo de nuestras unidades y el análisis efectuado de la gestión del espacio aéreo y la estructura militar de su control en cuanto a los aspectos siguientes: Relación entre aviación civil y militar, actividades norteamericanas y bases aéreas, aeródromos y aeropuertos.

En el área de material, el EA, como consecuencia del excesivo número de tipos de aeronaves, ha establecido una política de racionalización y reducción paulatina de las mismas que permitirá disminuir de los 27 modelos actuales a 13 para el año 2005. Los frutos de esta política se verán a largo plazo, por lo que es difícil obtener resultados en tan corto periodo de tiempo.

En relación con los sistemas de apoyo y con las graves limitaciones presupuestarias que hemos padecido, se han efectuado importantes inversiones en la mejora del equipamiento e infraestructura de las tres maestranzas aéreas y el Grupo Logístico de Transmisiones. El estudio de la nueva maestranza de Zaragoza comenzó durante 1991, plasmándose en documentos las necesidades de inversiones y personal. El nuevo sistema logístico SL 2000, elemento clave del sistema de abastecimiento del EA, continúa en su fase de definición y diseño en la determinación del desarrollo del subsistema de aprovisionamiento inicial y la obtención del Plan de sistemas. No es quizá una noticia optimista confesar que siguen nuestros problemas a la hora de obtener personal técnico cualificado, tan imprescindible para conseguir un apoyo logístico eficaz.

En el área de planteamiento y siguiendo las pautas emanadas del PEC 90, documento clave para la actuación de las FAS, se han integrado por primera vez los planes a medio y largo plazo en un único documento, suprimiéndose el Marco Conceptual del Planeamiento a Largo Plazo, por lo que pensamos que nuestra actuación en esta área se ajusta más a la realidad.

Por último analizaremos el área más delicada, la de personal, en sus aspectos más importantes: fuga de personal, profesionalidad, vector de carrera y disciplina.

La fuga de personal en las FAS y, especialmente, en el EA ha provocado, entre otras cosas, un desfase importante entre los efectivos disponibles y las plantillas existentes. Esto ha requerido medidas de muy diversos tipos, unas encaminadas a contrarrestar las fugas de personal y otras para actualizar las plantillas de las unidades. Entre las primeras se encuentran la formación de pilotos con personal procedente de la desaparecida Escala de Tropas y Servicios y también la obtención de pilotos, en la categoría de militares de empleo, con o sin titulación previa. Es de destacar el éxito conseguido en estos últimos con la titulación previa. Este conjunto de medidas nos permite asegurar la resolución del problema en un plazo no muy lejano. Simultáneamente, se ha iniciado un estudio para determinar con exactitud las plantillas de las unidades ajustándolas al máximo posible a las existencias de personal y que por su avanzado estado esperamos terminar en breve.

La profesionalidad va íntimamente ligada al vector de carrera y, en este sentido durante 1991 se han dado los primeros pasos para la formación de los profesionales de la escala básica, mediante la puesta en marcha de la Academia Básica del Aire en León.

Igualmente se ha completado el plan de estudios para la formación de los miembros de la escala media (promoción interna) y está a punto de finalizar el de aquellos que entren en esta escala mediante acceso directo.

La importancia de determinar el perfil de carrera para los miembros de nuestro ejército, ha hecho que se realicen los primeros estudios, esperándose que en este año que comienza se consiga encauzar la carrera del militar a lo largo de su vida profesional.

La disciplina, virtud relevante e imprescindible en la vida militar, adquiere una dimensión especial dentro de nuestro Ejército. Una característica innata al combatiente del EA es un aislamiento a la hora de tomar decisiones por lo que debe tener un espíritu templado para afrontar con éxito la misión encomendada. El soporte de esta actitud radica, ineludiblemente, en una sólida disciplina que se verá reforzada cuando el individuo es motivado adecuadamente.

La encuesta realizada a un alto número de miembros del EA durante 1991 ha demostrado desgraciadamente, que el profesional de nuestro Ejército no tiene las motivaciones adecuadas. Este será uno de los objetivos que debemos perseguir en este año que iniciamos, con el convencimiento de que conseguido éste solucionaremos uno de los problemas más importantes en nuestro Ejército.

Esta encuesta ha supuesto un hito importante dentro de las Fuerzas Armadas españolas. Ha sido la primera vez que se ha realizado un estudio sociológico de gran amplitud, tanto por la importancia cuantitativa y cualitativa de la muestra, la mayoría de los militares profesionales del EA, como por la profundidad y rigor científico de la investigación.

Los resultados obtenidos muestran el perfil sociológico de un grupo muy significativo y las posibilidades que abre a nuevos análisis son muy amplias.

Ya se ha realizado alguna propuesta en base a las conclusiones obtenidas y una vez finalizados los estudios sectoriales, se intentarán satisfacer las inquietudes mayoritariamente planteadas.

Con ello lograremos reforzar la cohesión entre todos los miembros del EA, tan necesaria para conseguir nuestros objetivos. Debemos por tanto luchar contra todos aquellos comentarios y rumores que solo contribuyen a crear desánimos y desavenencias entre compañeros. En este sentido, se está intentando informar adecuadamente, siguiendo el órden jerárquico, en todos aquellos asuntos que no revistan carácter de reservado y sean transcendentes y significativos para nuestra profesión militar.

El año 1991 ha marcado un hito muy importante en el desarrollo de la Ley 17/89. La integración de escalas y el nuevo sistema de evaluaciones, clasificaciones y ascensos puesto en práctica, han sido los hechos más relevantes en la aplicación de la citada Ley. Toda innovación da origen a discrepancias, sin embargo, la consolidación de esta política en el futuro será beneficiosa para nuestra institución.

Otro importante trabajo realizado durante el pasado año y que se espera finalice en éste, es el Reglamento General de Provisión de Destinos que proporcionará un marco claro al que atenerse para la asignación y ocupación de los destinos dentro de nuestro Ejército.

La Ley del Servicio Militar, que previsiblemente será aprobada en breve, afectará a un importante contingente de hombres que forman parte de la Fuerza Aérea. La reducción en el tiempo de prestación del servicio militar, la sustitución de este personal en diversos cometidos por empresas de servicios, el facilitar vías de integración al mundo laboral, etc., contribuirán a lograr que el servicio militar y el tiempo de permanencia en filas esté completamente dedicado a la defensa nacional y cada cual sea plenamente consciente de haber ocupado un puesto dentro de ella.

En otro orden de cosas tengo que referirme al grave perjuicio causado a un gran número de personal en activo con el auto dictado el 20 de noviembre por la Sala Tercera del Tribunal Supremo que decretaba la suspensión de la aplicación y ejecución del Real Decreto 1751/90 sobre viviendas militares, excepto en lo que hace referencia a la constitución del Instituto para la viviendas de las Fuerzas Armadas (INVIFAS). Esperemos que con las decisiones que adopten los órganos judiciales se resuelva este problema en breve plazo.

También se espera que muy pronto se publique un real decreto que evite los "tapones" y la consiguiente paralización de los ascensos en algunas escalas debida a los requisitos de tiempo en el empleo.

No quisiera terminar estas palabras sin dirigir un recuerdo a todos aquellos que en 1991 dieron su vida en el cumplimiento del deber y rogaros que pongais todo vuestro empeño y saber hacer para evitar esos momentos de dolor, consecuencia de los accidentes que tienen lugar en el Ejército del Aire.

Con el esfuerzo y empeño cotidiano de todos, conseguiremos adaptarnos a las nuevas circunstancias que la sociedad demanda de sus Fuerzas Armadas y alcanzaremos el prestigio que merecemos dentro de ella.

1991: Un año de desconciertos

RAFAEL L. BARDAJÍ
Director del Grupo de Estudios Estratégicos (GEES)

1991 no fue el año benigno que muchos habían augurado apoyándose en el colapso del comunismo y el consiguiente triunfo de la ideología liberal. Bien al contrario, el año se abrió con la palpable evidencia de que el mundo todavía alberga gobernantes que no atienden a otra razón más que la fuerza. Saddam Hussein representó durante la segunda mitad de 1990 y 1991 la encarnación del líder que utiliza la fuerza como la prolongación de su política. Igualmente supuso para el mundo la necesidad de tener que recurrir al uso defensivo y legítimo de sus fuerzas armadas para acabar con la invasión de Kuwait y lo que ésta significaba para el orden mundial.

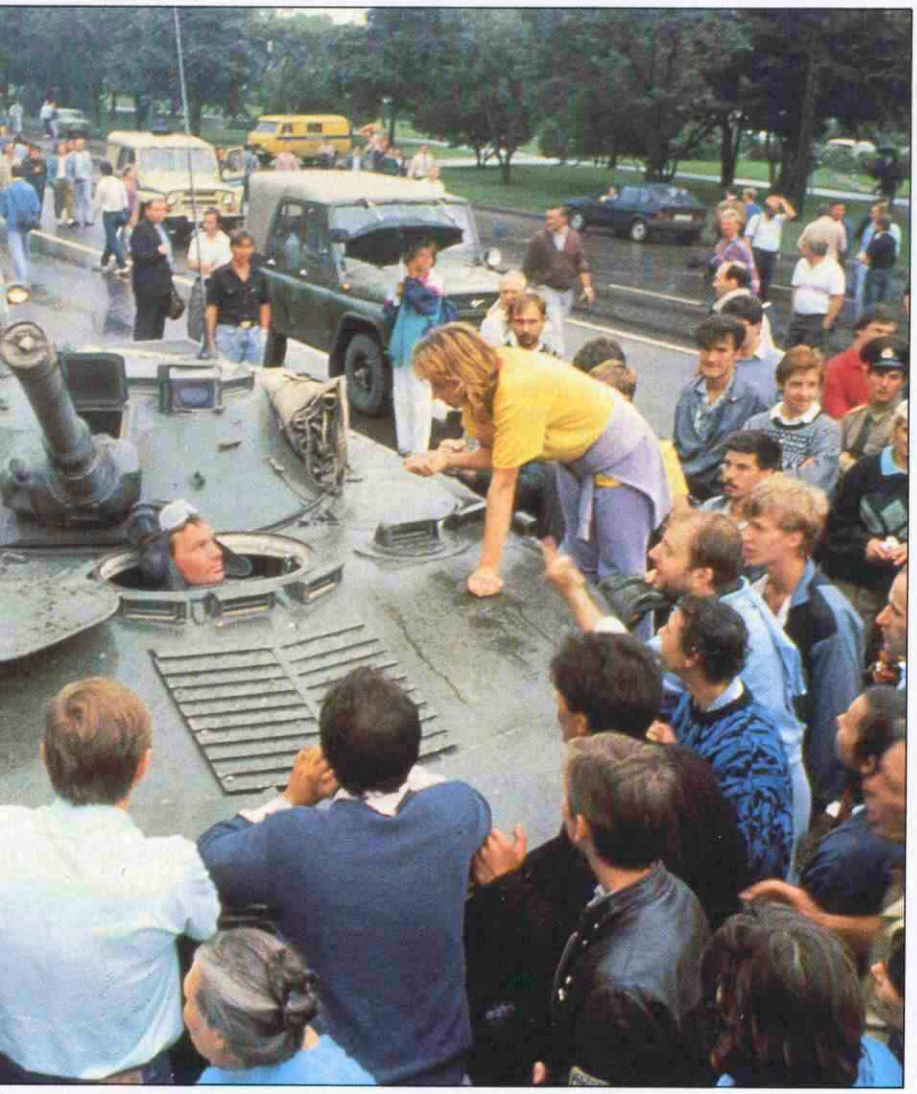
Por otra parte, el derrumbe político e institucional del sistema soviético no trajo automáticamente un mundo más tranquilo. En primer lugar, porque la desaparición de la URSS amenazaba con el descontrol de sus arsenales, nucleares y convencionales, multiplicando los factores de riesgo; en segundo lugar, porque la defunción del comunismo no se vio sucedida por una calma ideológica, sino por el reemerger de fuertes corrientes nacionalistas, tan perniciosas en la historia reciente europea, y que sacudían los cimientos del orden europeo nacido tras la Segunda Guerra Mundial. En su peor ejemplo, la guerra civil yugoslava, la violencia se adueñó de la situación sin que se supiera o pudiera ponerle coto.

En verdad, al mismo tiempo se daban acontecimientos en principio positivos, tales eran los primeros pasos de la Conferencia de Paz para Oriente Medio, o los compromisos a los que los dirigentes europeos de la Comunidad llegaban en su cumbre de Maastricht. Sin embargo, 1991 no puede dejar la sensación de que el nuevo orden, si es que llega a nacer, esté exento de sacudidas y peligros. Todo lo contrario.

La guerra del Golfo: un triste final.

Cuando el 17 de enero se iniciaron los ataques aliados contra Irak, el obligado uso de la fuerza no fue una sorpresa para nadie. Durante los meses previos, Saddam Hussein había dado muestras suficientes en su empecinamiento político, cerrando, así, toda posibilidad de salida pacífica. Sorpresa sí fue el férreo control informativo al que se vio sometida la prensa en general durante las operaciones. Contra todo lo esperado (y a pesar de la movilización masiva de corresponsales), pocos, si es que alguno, tuvieron acceso en tiempo real al desarrollo de la campaña. Información parcial, desinformación, desconocimiento, contribuyeron al desconcierto público del cómo de la guerra que en algunos momentos llegó a poner en entre dicho el por qué de la misma.

En cualquier caso, el desconcierto profundo vendría después, tras la orden del presidente Bush de que finalizase la campaña terrestre tras 100 horas de movimientos y combates. Desconcierto porque por un lado se proyectaban las imágenes espantosas de carreteras repletas de hierros y cuerpos achicharrados, pero por otro, a Saddam se le permitía quedarse con una buena parte de su material de guerra, carros de combate, helicópteros, piezas de artillería, etc. Además, si bien la guerra acabó brillantemente con la brutal anexión de Kuwait, la posterior parsimonia aliada no sólo dejaba a Saddam al frente de Bagdag, sino que le



Los carros en la calle, el 19 de agosto, cuando los colaboradores más directos de Gorbachov ejecutan un desesperado –y fallido– intento de golpe de Estado.

autorizaba a masacrar a sus súbditos shiíes del sur y a los kurdos en el norte. Probablemente una fuerte sensibilidad política ante poblaciones que no querían ver más sufrimiento en sus pantallas de televisión, junto con una pésima interpretación de realismo político (mejor mantener unido a Irak bajo Saddam que enfrentarse a la desmembración del país), llevó a los líderes occidentales a admitir que Irak seguiría gobernado tiránicamente por Saddam Hussein.

Un año después de la guerra, nadie confía en que Saddam piense de otra manera, o que no suponga un riesgo futuro si consigue los medios necesarios. Y todos saben de las brutalidades a las que somete a gran parte de su población, especialmente los kurdos, a pesar de que haya reconstruído sus estatuas y murales en las calles de Bagdag. Es verdad que cada día que pasa su fortaleza se debilita un poco más y que el invierno del 92 será su gran prueba. Pero mientras siga ejerciendo de "carnicero de Bagdag", la guerra, en gran medida, seguirá inconclusa.

El rompecabezas nacional.

La superación de la división de Europa, el final de la guerra fría, en suma, el final del orden de postguerra, suponía la modificación profunda de los sistemas políticos de corte soviético. Nadie dudaba de ello. Que la muerte de ese orden de postguerra requiriera, igualmente, la revisión de fronteras era ya algo a lo que pocos, salvo los directamente interesados, se mostraban gustosos de aceptar. El primer ejemplo de esto se vió con motivo de las declaraciones de independencia promulgadas por los paises bálticos a comienzos de 1990, a las que nadie en la comunidad occidental hizo caso, abandonando a su suerte a esos paises frente al todopoderoso centro moscovita.

Posiblemente dos temores se aunasen para no querer reconocer algo que era imparable. Por un lado, el deseo de sostener a Gorbachov al frente de la URSS. En la medida en que Gorbachov es ya insostenible y que la URSS no existe, las repúblicas que así lo desean comienzan a obtener el reconocimiento de la comunidad internacional sin mayores problemas. El segundo temor residía en el ejemplo que un pronto reconocimiento podía ofrecer a otros pueblos para afirmar su identidad nacional.

No se trataban de temores infundados, pero el juicio de que con el retraso en admitir los problemas nacionales se lograría controlar mejor la situación es, a la luz de los acontecimientos actuales, un sonado fracaso. Por una lado está la violenta realidad yugoslava; por otro, la posibilidad de que acabe pasando en Rusia lo que le ha pasado a la URSS. Igualmente, no en pocos paises occidentales con serios problemas internos, el temor a que se desatase en su propio suelo la fiebre nacionalista era un factor presente en sus consideraciones. El caso más evidente y desconcertante es el de Yugoslavia, donde por preservar la imagen de

unidad, no se supo poner coto a las ambiciones serbias y donde las divisiones internas europeas impiden cualquier acción eficaz que ponga fin a la guerra que allí se desarrolla.

La desaparición de la URSS.

No obstante, el fenómeno nacionalista más espectacular por su relevancia y por sus consecuencias, es el desarrollado en el seno de la URSS. O de lo que era la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas. Rusia, con la revolución de octubre, dio paso a un sistema socialista de corte soviético. Tras 74 años de existencia, el 8 de diciembre de 1991 la URSS dejaba de existir ante la imposibilidad de que el poder central encarnado por Mijail Gorbachov diera respuesta a los problemas políticos, económicos, nacionales y sociales de la URSS. La aceleración de la descomposición nacional comenzó a principio de 1991, cuando Moscú intentara recurrir a la fuerza para someter a los estados bálticos, decididos a abandonar la Unión. Aunque no cobraría la vertiginosidad que hoy conocemos hasta mediados de año, cuando en agosto, los colaboradores más directos del líder soviético, tras diversas vacilaciones ejecutaran un desesperado –y fallido– intento de golpe de Estado.

De ese momento, lo que expertos venían anunciando desde hacía meses, la muerte política de Gorbachov, parecía ser ya realidad. De hecho, el 8 de diciembre, la Federación Rusa, Ucrania y Bielorusia firmaron un tratado por el que se crea la Comunidad de Estados Independientes (CEI), único foco de relativa estabilidad en lo que hasta ahora fue la URSS. Rusia, así, se muestra menos como el poder hegemónico, ya que negocia con los otros dos, a los que, de alguna manera, tranquiliza; Ucrania no asusta al mundo, convirtiéndose de la noche a la mañana en la tercera o cuarta potencia mundial, poseedora de unos 200 misiles nucleares estratégicos; y los tres, intentan garantizar, aunque precariamente, el control de las fuerzas armadas en su conjunto.

El problema esencial estriba en el control del armamento nuclear. Dos son los temores aventados por los occidentales: por un lado, la proliferación de pequeños estados con capacidades estratégicas, al hallarse el arsenal soviético repartido entre cuatro repúblicas que, todas ellas se consideran ahora independientes; por otro, el riesgo potencial de que el armamento nuclear táctico, en manos de los mandos de las unidades mayores, pudieran sustraerse al canal oficial de las autorizaciones de uso, por cualquiera de los posibles e imaginables motivos, siendo empleados en una acción dentro de la misma URSS.

La solución, por el momento pasa por las garantías que voluntariamente otorgan los líderes de las repúblicas nuclearizadas. Y esencialmente en las promesas que líderes capaces de aunar las fuerzas centrífugas, como Boris Yeltsin, puedan dar. Si las fuerzas armadas se hacen fieles a tal tipo de mando central, el arsenal estratégico seguirá tan seguro como antes.

Una gran duda reside, no obstante, en repúblicas no "blancas", como Kazajstan, que a comienzos de diciembre ya estuvo oficialmente representada en la cumbre islámica celebrada en Dakar, y cuya independencia formal se preveía para antes de finales de año. ¿Se prestarán sus autoridades a prescindir del armamento nuclear allí instalado? ¿Cúales son los intereses de otras potencias, como Irán, principal valedor de Kazajstan en el mundo árabe, en el juego de la proliferación nuclear?

El psicodrama atlántico.

Desde la caída del muro de Berlín, el mapa estratégico en Europa, y también en el mundo, ya no es lo que era. La OTAN perdía su enemigo y con él, gran parte de su razón de ser. Al menos, de sus doctrinas y estructura de fuerza. La respuesta aliada a los cambios experimentados en el Este ha sido prudente. En cumbres, como la de Londres de 1990, se reconocía la nueva situación y se encargaban estudios para la adaptación del compromiso aliado a las nuevas circunstancias. El resultado fue la cumbre de Roma, los días 8 y 9 de noviembre, al máximo nivel atlántico, jefes de Estado y de gobierno, en el que se sentaron las nuevas directices aliadas: cooperación y no confrontación: disminución de la capacidad nuclear hasta, prácticamente, un nivel de disuasión existencial; reducción del esfuerzo militar convencional. Igualmente, atención especial hacia zonas fuera de zona y el Mediterráneo. Y, en consecuencia, necesidad de contar con ejércitos más flexibles y móviles, de posible intervención rápida.

Sin embargo, la cumbre de Roma no puede ser más que provisional. Por varias razones. Por un lado porque la mayoría de los paises miembros de la OTAN siguen avanzando en la explotación de eso que se ha llamado los "dividendos de la paz", recortando sus gastos de defensa de una forma descoordinada, y el compromiso colectivo tendrá que hacerse con aquello que quede a mediados de los 90, sea lo que fuere, pero sobre todo, porque la OTAN estaba preparada eficazmente para hacer frente a una agresión racional. Sin embargo, los riesgos a los que hoy comienza a enfrentarse no responden a ninguna lógica de disuasión más negociación (los dos pilares fijados desde el informe Harmel a finales de los 60), responden a

sentimientos y fuerzas de difícil control, como son las de los nacionalismos. Veáse el caso de Yugoslavia; o el de la URSS; o el de Irak.

Para perdurar con la misma eficacia que hasta ahora, la OTAN debe dar respuestas imaginativas a los asuntos de hoy y del mañana. Tal y como ha hecho siempre. Los pasos para garantizar el nivel de consultas políticas están ya dados. Ahora queda saber qué tipo de estructuras militares se necesitan, con qué niveles de fuerzas, para qué y en dónde tiene sentido su empleo. Aunque no estaría de más que los líderes occidentales pensaran también que papel puede jugar la Organización en situaciones de grave riesgo en las que nadie es un atacante.

La persistente idea de Europa.

La idea de una Europa unida no es nueva. En términos modernos puede remontarse a los años 20, cuando Coudenhove Kalergi lanza su movimiento "Paneuropa". En términos institucionales, los acercamientos europeos tienen lugar espectacularmente en los años inmediatamente posteriores a la Segunda Guerra Mundial. En 1948, un año después de la firma entre Francia e Inglaterra del Tratado de Dunkerque, se firma el pacto de Bruselas, reconvertido a mediados de los años 50 en la UEO que conocemos.

Pero es más, será en el terreno económico donde más pasos se den. En 1951, a iniciativa de Robert Schuman, se creará la Comunidad Europea del Carbón y el Acero, CECA, primer experimento de la cooperación sectorial que acabará expandiéndose en 1957 al mercado común y al Euratom, la Comunidad Europea en la que vivimos. La reciente cumbre comunitaria de Maastricht ha puesto de relieve cómo, a pesar de todas las diferencias, los europeos avanzan hacia su unidad, hacia la Unión Europea, una vinculación más estrecha que la meramente comercial y económica, una unión que se dotará de una única moneda, que contará con un banco único, una única política fiscal, y, más a largo plazo, unas políticas comunes de exteriores y de seguridad.

1991 puede considerarse el año de la UEO. Sus logros durante la crisis del Golfo le han valido para que ahora, los miembros comunitarios, la consideren oficialmente su brazo armado. Sin embargo a la UEO todavía le faltan las competencias militares que la hagan una auténtica alianza militar. Durante el Golfo su papel fue más bien el de coordinadora de las diferentes acciones nacionales de sus miembros. Y la falta de acuerdo entre ellos la ha dejado al margen del conflicto en Yugoslavia. En cualquier caso, es asumido que Europa debe contar con un ejército europeo si quiere contar en el mundo como una potencia más. Ahí queda la propuesta franco-alemana de expandir su brigada mixta hasta el nivel de un cuerpo de ejército y servir, así, de embrión de esas fuerzas europeas integradas.

No obstante, el europeismo no es un camino de rosas. A nivel económico, las decisiones nacionales siguen siendo determinantes; en el terreno de la seguridad, el temor a que la revitalización completa de la UEO pueda poner en peligro la vinculación atlántica en el seno de la OTAN, vuelve el tema en un fantasma que recorre los cuarteles aliados. Se vió durante la cumbre atlántica de Roma, donde el tema candelero fue el ejército europeo.

¿1991 o 1919?

La guerra fría la han enterrado definitivamente los Yeltsin, Langerdis y Kruchav de la ex-URSS. Y el mundo debe adaptarse a la nueva situación. Los cambios no son algo desconocido en la vieja Europa. Ahora, el rumbo a donde nos llevan los que estamos pasando es todavía incierto. Sus resultados aún más. Por un lado, y aparentemente, el mundo occidental vive un empuje hacia su integración, aún cuando signos de lo contrario también abundan; por otro, en el Este, el fenómeno parece ser el contrario, la desaparición de las entidades políticas en favor de un número de actores nuevos. Incluso el trazado de nuevas fronteras.

¿Podrán resistir los paises de la CE el embite de esos nacionalismos? Hasta ahora, la CE representaba a Europa, y podría haberlo seguido haciendo aún tras la dessatelización de los paises centroeuropeos. Es más que dudoso que lo pueda hacer tras, por poner un ejemplo, la constitución de una Ucrania independiente. ¿Cómo van a afectar a las relaciones entre Estados estas nuevas naciones? ¿Qué esperan los occidentales de paises como Eslovenia y Croacia? ¿Esferas de influencia?

Es más, mientras que Francia entra en una especie de letargo, el Reino Unido sigue sospechando de la aventura continental, y el resto de paises navegan como pueden, Alemania, la nueva Alemania unida, se alza como la gran potencia hegemónica en el continente. Que esto se acepte es inevitable; que se acepte voluntariamente dependerá de la propia actitud alemana, hasta ahora irreprochable. ¿Pero y dentro de 15 años?

La única salida a una progresiva renacionalización de la política europea es el fortalecimiento de las organizaciones y estructuras comunes. 1992 verá, sin duda, que en cuanto al mercado único, no hay mayores problemas, pero 1991 ha puesto de relieve que en la esfera política los europeos, incluso los más próximos, se encuentran, aún, demasiado lejos. ■

El futuro de la Seguridad europea

La XXXVII sesión plenaria de la Asamblea del Atlántico Norte

ALONSO DEL RIO Y SANCHEZ VILLAR
General de Aviación

España ha sido, desde el 17 al 21 de octubre pasado, anfitrión de la Asamblea del Atlántico Norte.

La XXXVII sesión plenaria de la Asamblea tuvo lugar, el 21 de octubre, en el nuevo edificio del Senado.

A las reuniones de los diferentes comités y a la sesión plenaria fuimos invitados, como observadores, representantes del Estado Mayor de la Defensa y de los Estados Mayores de los tres Ejércitos, a nivel Contralmirante/General de Brigada.

La reunión en España de la Asamblea del Atlántico Norte ha coincidido con el delicado e importante momento que vive la construcción europea, y así se desprende de los discursos del Presidente del Gobierno español Felipe González, del Secretario General de la OTAN, Manfred Wöerner, y de las intervenciones del General Vladimir Sobov, Jefe del Estado Mayor de las Fuerzas Armadas Soviéticas.

La aparición de dos proyectos de defensa, uno anglo-italiano y otro franco-germano, abrió entre los aliados un provechoso debate, en el que aparecen dos concepciones que mezclan puntos de coincidencia y ciertas disparidades. Fue en el fondo el tema que directa o indiréctamente más se trató en los discursos e intervenciones ante los 200 parlamentarios de los 16 paises de la Alianza y los observadores de los distintos paises invitados, Polonia, Checoslovaquia, Hungría y Repúblicas Bálticas.

Si a esto unimos la desaparición de la amenaza soviética, algunos podrían pensar en la posible desaparición de la Alianza, ya que precísamente esa amenaza dió lugar a su nacimiento hace más de cuarenta años.

La OTAN está analizando los nuevos conceptos estratégicos, la estructura militar y la potencia nuclear de la futura Alianza, pocas semanas antes de la cumbre de Maastrich, en la que la CE se ha comprometido a formular un modelo de Unión Política dotado de atribuciones en seguridad y, a largo plazo, también en defensa.

La Alianza se resiste a desaparecer, pero, además su utilidad comprobada ha sido tan grande, que, con toda razón, sus máximos responsables quieren conservarla. Se trata de buscarle nuevos objetivos para garantizar su futuro. A mi juicio, este futuro puede sentirse amenazado si los nuevos objetivos desnaturalizan lo que la Alianza ha sido y es: un instrumento militar y político para garantizar la seguridad en una zona muy específica, constituida por el territorio de sus miembros.

OTAN, la CE, la UEO (Unión Europea Occidental) y la CSCE (Conferencia de Cooperación y Seguridad en Europa), se convierten en piezas fundamentales y complementarias de "una arquitectura de seguridad europea", pero poco se ha avanzado en la forma en que las cuatro organizaciones cooperarán y se completarán en dicha arquitectura.

La propuesta franco-germana es clara, "no es posible la unidad europea sin un proyecto sólido de defensa continental", y las bases para ello sería a través de la reconversión de la UEO en un verdadero brazo armado de la CE. Por otra parte, el proyecto anglo-italiano propone hacer de la UEO un puente entre OTAN y CE, subordinado a Washington.

Ante este amplio panorama examinaremos de una forma muy resumida algunas de las posturas, según los discursos, en la XXXVII sesión plenaria.

El presidente del Gobierno español, Felipe González, defendió la posibilidad de que las nuevas unidades de defensa europea, de que debe dotarse la CE, tenga "doble uso", es decir, que pueden desempeñar funciones tanto en la Unión Europea Occidental (UEO) como en la OTAN.

Argumentó esta propuesta en "la limitación de medios y recursos" que hay que "administrar

sin merma para nuestra capacidad de defensa y sin duplicidades innecesarias".

Hizo, el Presidente González, una férrea defensa del papel "decisivo" que la CE debe desarrollar tras la guerra fria para construir un marco de estabilidad en el continente".

Afirmó que la Alianza es "un instrumento de probada eficacia en el que debe continuar basada la seguridad de Europa, pero la OTAN no puede monopolizar la defensa europea", por el contrario, para desarrollar la nueva arquitectura de seguridad, González citó tres instrumentos "complemantarios" entre si: la CE, la OTAN y la CSCE.

El Secretario General de la OTAN, Manfred Woerner, insistió en que la CE sólo debe reforzar el pilar europeo de la Alianza y el Ejército europeo debe sólo servir de coordinador y para actuar fuera de zona.

También afirmó Woerner que "no ve la identidad europea de defensa como un competidor o un sustituto de la OTAN", y señaló además que quiere "una Europa más fuerte, más unida, capaz de compartir los riesgos y las responsabilidades globales", pero, continuó, "falta una definición clara de la relación entre la CE y la OTAN, que sólo se logrará cuando los europeos se pongan de acuerdo previamente entre ellos".

Por último, Woerner concluyó que la "OTAN y la nueva Unión Europea Occidental se deben reforzar mutuamente, no deben existir entre ellos vínculos de superioridad, ni subordinación".

Después de todo lo expuesto, se estima que se plantean muchos interrogantes.

¿Cuál sería la relación entre un ejército europeo, que podría ponerse al servicio de una futura política común europea, y la OTAN?.

¿Qué pasaría si los nueve estados comunitarios que pertenecen a la UEO no quieren integrar a Grecia en la organización defensiva por sus conflictos con Turquía?.

¿Cuánto tardaría el miniejército franco-alemán de cuatro mil hombres en convertirse en una fuerza integrada por todos los países de la CE?.

De dónde procederán esas tropas? ¿De la OTAN?.

Holanda y Portugal comparten, hasta cierto punto, las reservas planteadas por Gran Bretaña al plan franco-alemán. Dinamarca e Irlanda quieren que la situación de defensa permanezca como hasta ahora.

Podríamos concluir afirmando que parece ser que la OTAN se ha convertido en una organización con medios pero sin misión, mientras que la CE se ha convertido en una organización con una misión muy clara pero sin los medios para cumplirla. Estados Unidos, Gran Bretaña e Italia apuestan por dotar de misiones nuevas a la OTAN. Francia, Alemania y España prefieren dotar de medios a la CE. LA UEO parece condenada a convertirse simultáneamente en el brazo militar que dote de medios a la CE y en el brazo político que dote de misiones nuevas a la OTAN.

La OTAN ha permitido resolver grandes problemas, ha servido para institucionalizar la solidaridad transaltlántica y para integrar operatívamente ejércitos diferentes de naciones soberanas.

¿No sería más sensato revisar sus estrategias, modernizar sus instrumentos, pero respetar su estructura y con imaginación y buena predisposición intentar coordinar el esquema de seguridad y defensa comunitaria en el marco de la UEO y de manera compatible con la participación en la Alianza?.■

La reunión de Maastrich

Meses más tarde, en los días 2 y 3 de diciembre pasado, se celebraba en Maastrich (Holanda) una reunión de Jefes de Estado y de Gobierno de los paises de la CE en la que se han disipado muchas de las dudas sobre el futuro de la Seguridad europea planteadas en la XXXVII sesión plenaria de la Asamblea del Atlántico Norte.

En los días anteriores a la reunión de Maastrich se hicieron públicas algunas posturas y no se vislumbraba acuerdo alguno, quizás el único previo en el que los Doce "sintonizaban" era el probable cambio de nombre, la CE dejaría de ser tal y se convertiría en "Unión Europea" si se llegaba a firmar el tratado.

El canciller alemán Helmut Kohl advirtió que no firmaría ningún tratado en Maastrich si los diferentes paises comunitarios planteaban demasiadas reservas. Afirmó en televisión, el día 4 de diciembre, que "era un requisito imprescindible que el proceso de integración europea fuera irreversible".

La Unión Europea oscila entre un mínimo político y un máximo económico. Alcanzar ese mínimo era el objetivo que Francia y Alemania concebían en las fechas previas a la cumbre europea.

Londres, por su parte, presentaba nuevos obstáculos para poner a prueba la paciencia de sus socios comunitarios, o más bien su capacidad de oferta para salvar el acuerdo.

Un frente de resistencia erigido por el Reino Unido era la ambigüedad de las relaciones entre el nuevo proyecto de defensa europeo y el viejo de la Alianza Atlántica. El ministro británico de Exteriores, señalaba en Bruselas, unos días antes de la reunión en Maastrich, que los artículos del proyecto de Tratado relativos a la defensa común mantenían aún sus principales reservas debido a que no definían bien la incorporación del nuevo esquema al general de la OTAN. Inglaterra, apoyada en este punto por Italia, insistía en que la UEO (pilar de nuevo proyecto defensivo europeo al que pertenecen nueve paises que también son miembros de la OTAN), no debe quedar bajo control del Consejo de Jefes de Gobierno de la Comunidad, y por el contrario debería desempeñar un papel -en palabras de Hurd- "consistente y compatible con las políticas de la Alianza".

También Francia, por esos días, declaraba a través de su ministro de Defensa que "su país podría abandonar su política de silla vacía en algunas instancias de la OTAN, sin que ello signifique colocar fuerzas francesas bajo mando aliado".

Este era el juego de fintas y sutilezas diplomáticas en que se encontraban sumidas las principales capitales europeas en vísperas de Maastrich.

En Maastrich nació la Unión Europea, la reforma más importante desde la creación de la CE.

Los Doce aprobaron un tratado de unión política y monetaria que les permitiría hablar con una sola voz en la escena internacional, plantearse como objetivo una defensa común y disponer, desde 1999, de una moneda única que reforzará su peso económico.

Nos vamos a ceñir, en este corto estudio, al futuro de la seguridad europea.

Este futuro parece destinado a girar en torno a dos ejes principales. Uno el que crea el Tratado aprobado en Maastrich entre la Unión Europea y la Unión Europea Occidental (UEO). El otro, el que ya se había perfilado entre la UEO y la Alianza Atlántica en la XXXVII Sesión Plenaria de la Asamblea del Atlántico Norte.

Realmente se puede afirmar que se han realizado importantes avances para una futura defensa común. El acuerdo rubricado en la ciudad holandesa reconoce, de alguna forma, a la UEO como la encargada de llevar a efecto las decisiones relativas al campo de la defensa tomadas por la Unión Europea. Además, en algunos casos, los socios comunitarios tomarán las decisiones sobre política exterior y de seguridad por mayoría en lugar de, como hasta

ahora, por unanimidad. Se piensa que este acuerdo es de gran importancia para ese avance hacia la futura defensa común. Sin embargo, pese a estos progresos, la relación entre la OTAN y la UEO tendrá que ser, al menos a corto y medio plazo, el elemento fundamental en la seguridad y la defensa del Viejo Continente.

Varias son las razones que permiten hacer dichas aseveraciones.

Los miembros de la Comunidad pertenecientes a la UEO (todos los paises comunitarios excepto Grecia, Dinamarca e Irlanda) han confirmado el papel de la OTAN como foro principal de consultas. La política de defensa desarrollada por la Unión Europea a través de la UEO será siempre compatible con los compromisos establecidos en el marco de la Alianza. De este modo, la UEO se consolida como instrumento fundamental para el fortalecimiento del "pilar europeo" de la Alianza. Especialmente si se considera que todos los socios de esta organización europea de defensa lo son, al mismo tiempo, de la OTAN. Esta tendencia se verá reforzada por la idea apuntada de que las mismas delegaciones nacionales se ocupen de la representación de sus Estados tanto ante la UEO como la OTAN.

El Tratado de la Unión Europea establece que la toma de decisiones por mayoría sobre política exterior y de seguridad queda limitada a aquellas cuestiones que el Consejo Europeo (la reunión de Jefes de Estado y de Gobierno de la Comunidad) determine por unanimidad. De este modo, las resoluciones por votación se reducirán a aquellos temas que resulten menos decisivos, y en los que, paradójicamente, el consenso funcionaría con más facilidad. A los problemas más conflictivos se hará frente por unanimidad.

La cohesión del binomio CE–UEO podría verse debilitada por la distinta composición de las dos instituciones. De los tres firmantes del acuerdo de Maastrich que no pertenecen a la UEO (Dinamarca, Grecia e Irlanda) los dos primeros ya han expresado su intención de adherirse a esta organización. Si Irlanda decide incorporarse, tendrá que modificar el estatuto de neutralidad recogido en su Constitución a través de un referendum. Pero el problema se plantea especialmente ante la entrada en la Comunidad de nuevos miembros. Los dos principales candidatos, Austria y Suecia, han mantenido, al igual que Irlanda, políticas de neutralismo.

Al no existir ningún vínculo que relacione la adhesión a la Unión Europea con el ingreso en su dimensión de defensa, la UEO, se podría ver dificultado el establecimiento de un consenso sobre defensa europea.

Por otra parte, la concesión del estatuto de observadores en la UEO a Noruega y Turquía no resolverá el problema planteado por la posición de este último país en la construcción europea. Con independencia de sus contenciosos con Grecia, Turquía es vista de forma muy ambivalente por los firmantes del acuerdo de Maastrich. Avanzar en la creación de una identidad de defensa europea sin Turquía choca con los intereses de seguridad de muchos socios de la Comunidad y la Alianza que no desean abrir una brecha con un país en posición privilegiada de cara al Oriente Próximo y la antigua URSS. Integrarla dentro del proceso supone asumir los costes de incorporar una economía sustancialmente más atrasada que la del resto de los miembros de la Unión Europea.

La idea final de los esfuerzos destinados a armonizar las políticas de defensa de los firmantes de Maastrich es la creación de un ejército europeo, pero se enfrenta a serias dificultades. Hasta el momento, la UEO no dispone de fuerzas propias. Dotarla de ellas, al margen de la OTAN, supondría un gasto difícilmente costeable en un periodo de recortes en los presupuestos de defensa. La brigada franco-alemana ha demostrado la posibilidad de crear fuerzas multinacionales operativas, auqnue a un coste muy superior al de las unidades de composición nacional del mismo tamaño. La ampliación del experimento franco-germano a escala cuerpo de ejército requeriría fuertes inversiones. La solución más probable a estas limitaciones económicas será el mantenimiento de un contingente militar con una doble dependencia de la OTAN y la UEO. En cualquier caso, las operaciones realizadas bajo mandato de la UEO tendrá que apoyarse, en buen medida, sobre la infraestructura de la Alianza Atlántica.

Como conclusión final se pueden destacar las siguientes ideas:

–A pesar de las muchas limitaciones, los avances sobre defensa europea en Maastrich no serán irrelevantes.

–El vínculo establecido entre la Unión Europea y la UEO refuerza sustancialmente a esta última organización.

–El incremento de la autonomía europea en el campo de la defensa puede llevar a una modificación del equilibrio dentro de la OTAN en un momento en el que EE.UU. está reduciendo su presencia militar en el continente europeo.

–La Unión Europea Occidental ha asumido el papel de órgano de coordinación de las posiciones europeas en el campo de la defensa y, sin duda, eso se notará en el debate en el seno de la OTAN.

–La Alianza Atlántica seguirá siendo un elemento clave en la seguridad continental, pero la voz de los europeos puede oirse más fuerte en su seno.

Quiero terminar estos comentarios destacando una idea que nuestro Ministro de Defensa expuso en su intervención en el Club Siglo XXI, de Madrid, al analizar la fórmula pactada en la cumbre de Maastrich por los Doce sobre el componente de defensa de la futura Unión Política Europea. Dicha fórmula, dijo, es "inteligente, realista y equilibrada, aunque pueda parecer compleja, lenta e incluso tímida".■

noticiario noticiario noticiario

AUDIENCIA DE S.M. EL REY AL EJERCITO DEL AIRE. *Una comisión del Ejército del Aire, compuesta por Oficiales Generales, Oficiales Superiores, Oficiales, Suboficiales Superiores y Suboficiales, presidida por el JEMA, cumplimentó el 16 de enero a S.M. el Rey con motivo de la Festividad de Nuestra Señora de Loreto, Patrona del Ejército del Aire.*

20.000 HORAS DE VUELO DE LOS C15 DEL ALA 31. *El día 31 de enero, el avión C15-21, después de regresar de una misión TAS en el Polígono de Tiro de Bárdenas Reales cumplió a las 13:45 H.L. las 20.000 horas de vuelo de un F-18 en el Ala 31. El avión estaba pilotado por el capitán Jose María Juanos García y estuvo asistido en tierra por el sargento (NMA) Raúl Barrientos y el cabo 1.º Fermín Buil.*

noticiario noticiario noticiario

PARTICIPACIÓN DE LA SANIDAD DEL AIRE EN LA GUERRA DEL GOLFO. El apoyo sanitario del Ejército del Aire a EE.UU y UEO con el conflicto del Golfo confirmó el grado de preparación y operatividad de las Unidades Sanitarias de nuestro Ejército (Hospital del Aire y Secciones de Sanidad), superando con creces los controles de calidad exigibles en este tipo de acontecimientos. El apoyo de la Sanidad del Aire se efectuó en sus dos vertientes: logístico-operativo y asistencial.

En el aspecto logístico-operativo, desde octubre de 1990 se constituyeron cinco equipos médicos, cada uno con un oficial médico y tres oficiales ATS, para posibles misiones de aeroevacuación a solicitud de la UEO. Cada equipo recibió un curso intensivo de medicina de urgencia y NBQ. El 25 de febrero de 1991 partían los tres primeros equipos médicos a bordo de un T10 desde la BA de Getafe a la BA de Bricy en Orleans (Francia) al mando del TCol Médico Vicente Navarro (Jefe del Servicio de Cargiología del Hospital del Aire). Afortunadamente la operación quedaría desactivada el 28 de febrero y los equipos regresaban a casa el 1 de marzo, momento que aparece en la fotografía, sin haber tenido que entrar en acción. No obstante, el grado de preparación de los profesionales españoles ha supuesto un éxito no sólo a nivel nacional sino internacional.

A nivel asistencial, el Hospital del Aire puso en marcha un dispositivo perfectamente organizado con la BA de Torrejón, a través del EMAD, que posibilitaba la oferta inmediata de 140 camas (40 de NBQ) para EE.UU. y 10 camas (NBQ) para la UEO. Los medios de comunicación se hicieron eco del elevado nivel tecnológico y humano de nuestro Hospital.

CURSO DE LOGISTICA AEREA SANITARIA. De febrero a junio se celebró el 2º Curso de Logística Aérea Sanitaria con participación de representantes de la Escala Superior de Sanidad y Farmacia del Ejército de Tierra, Sanidad de la Armada, Sanidad del Aire (Getafe, Talavera la Real, Torrejón, AGA, CIMA y Hospital del Aire) y Farmacia del Aire (Dirección de Farmacia). El curso teórico se desarrolló en el Hospital del Aire donde se contemplaron las áreas de logística, transporte, medicina aeronáutica, NBQ, curso básico y avanzado de resucitación cardiopulmonar, y curso avanzado de soporte vital a traumatizados, contando para ello con profesorado altamente cualificado del propio Hospital del Aire, CIMA y demás Unidades de nuestro Ejército. Las visitas programadas a Unidades del Ejército del Aire completaron la formación teórica. Para el caso de NBQ se realizó una visita a la Central Nuclear de Almaraz.

noticiario noticiario noticiario

AVIONES B-52 EN LA BASE AEREA DE MORON. *Durante el mes de febrero la Base Aérea de Morón vio notablemente incrementada su actividad con la utilización de sus instalaciones por los bombarderos norteamericanos B-52 que tan importante papel tuvieron en la crisis del Golfo.*

F-18 DEL GRUPO 15 EN LA BASE AEREA DE SON SAN JUAN. *El día 26 de febrero tomaban tierra en la Base Aérea de Son San Juan 6 aviones C15 del Grupo 15 del Ala 31, con base en Zaragoza, al objeto de participar en el Ejercicio "Cormorán 91" de defensa aérea del espacio aéreo balear, apoyados por el correspondiente transporte llevado a cabo por las unidades de FF.AA. del Mando Aéreo de Transporte.*

Las operaciones aéreas desde Son San Juan se desarrollaron en total conjunción con el aeropuerto de Palma de Mallorca y servicios de control y tránsito aéreos, constituyendo en su conjunto un fuerte empujón en el emprendido camino de recuperación de la operatividad de la Base Aérea.

En febrero de 1991 se crea la Agregaduría de Defensa de la Embajada de España en los Emiratos Arabes Unidos. (RD 1753/91; BOD 27).

noticiario noticiario noticiario

VUELO DIRECTO ABIDJAN-GETAFE DE UN T12 A 22.000 PIES. *Un Aviocar T12-22 (30-06) efectuó un vuelo directo Abidjan (Costa de Marfil)-Getafe, probablemente su último vuelo; el más alto y de mayor distancia sin escalas; a 22.000 pies y 290 nudos de TAS y más de 2.100 millas; "por derecho" (Abidjan-Bawako-Bulij-Agadir-Vejer-Getafe), sobrevolando Costa de Marfil, Mali, Mauritania y Marruecos. Y en poco más de ocho horas... a bordo de un Hércules del Ala 31, concretamente el TL 10-01, el "largo". El inicio de su probable ocaso se había gestado unos días antes, el 30 de marzo en Abidjan cuando un percance había dado al traste con todas sus cualidades y pretensiones aeronáuticas.*

El 2 de marzo se aprueban las plantillas y normas de adaptación de las Leyes de plantillas para cada una de las Escalas de los Cuerpos Específicos del Ejército de Tierra, de la Armada y del Ejército de Aire y de los Cuerpos comunes de las FAs. (RD 255/91; BOD 45).

El 8 de marzo se regula la colocación de la efigie de S.M. el Rey en despachos y locales de las FAs. (OM 0024/91; BOD 59).

noticiario noticiario noticiario

El 12 de marzo se desarrolla la estructura del Cuartel General de la Fuerza y el Apoyo a la Fuerza en el Ejército del Aire (OM 0023/91; BOD 58).

El 12 de marzo se nombra Ministro de Defensa a Julián García Vargas. (OM 301/91; BOD 52).

El 5 de abril se nombra General Jefe del Mando Aéreo Centro al Teniente General Gonzalo Gómez Bayo. (RD 460/91; BOD 71).

El 5 de abril se nombra General Jefe del Mando Aéreo del del Estrecho al Teniente General Alejandro García González (RD 461/91; BOD 71).

VISITA DEL JEMA AL ALA 14 Y A LA MAESTRANZA AEREA DE ALBACETE. El Jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire visitó el día 12 de abril el Ala 14 y la Maestranza Aérea de Albacete. El General Fernández Sequeiros fue recibido a su llegada por el Coronel Jefe del Ala 14, José Antonio Cervera Madrigal, y por el Teniente Coronel Jefe Accidental de la Maestranza Aérea, Jesús de Mingo Melquizo.

INAUGURACION DE UN HELIPUERTO EN EL COLEGIO MENOR "NUESTRA SEÑORA DE LORETO". *Presidida por el General Jefe del Mando de Personal, Antonio Barrón Montes el día 11 de abril tuvo lugar en el Colegio Menor "Nuestra Señora de Loreto" la inauguración de un helipuerto de carácter permanente y de uso fundamentalmente para los helicópteros del SAR, aunque con la posibilidad de su utilización por otros.*

De esta forma el Colegio Menor podrá colaborar operativamente con el Ejército del Aire en la evacuación hacia o desde el Hospital del Aire.

noticiario noticiario noticiario

El 5 de abril se nombra General Jefe del Mando Aéreo de Levante al Teniente General Julio Canales Morales. (RD 462/91; BOD 71).

El 31 de abril se establecen las divisas de los Suboficiales Superiores (Orden 0045/91; BOD 115).

INTERCAMBIO DE 121 ESCUADRON Y 102 GRUPPO. Dentro del programa de ejercicios SQUADRON EXCHANGE de la OTAN para 1991, el 121 Esucadrón realizó un intercambio entre los días 9 y 18 de abril con el 102 Gruppo de la Aeronáutica Militare Italiana.

El 121 Escuadrón desplazó tres aviones EF-18 y un EF-18B a la Base Aérea de Rimini y el 102 Gruppo cuatro aviones F-104 a la Base Aérea de Torrejón y durante los días de intercambio se realizaron misiones de interceptación AAA, Baja cota AAS, Tiro cámara Aire Superficie TAS y misiones de ataque múltiple JCR, obteniéndose al final de las mismas el provecho que siempre se extrae de la realización de misiones con otros paises, pudiendo tomar contacto y conocer sus procedimientos operativos.

EJERCICIO ANDURIÑA-ALA 31. *Durante los días 13, 14 y 15 de abril cuatro aviones T10 "Hércules" del Grupo 31 del Ala 31del Ejército del Aire participaron en el Ejercicio ANDURIÑA. Su cometido consistió en aerotransportar personal y material de la BRILAT desde sus asentamientos habituales en Santiago, Vigo y Asturias, totalizando 44 vehículos transportados de distintos Grupos de BRILAT (BINGAT, GLAT, BIAT "Zaragoza" 11/29 y "San Quintín", 534 pasajeros en veinte rotaciones y cuarenta salidas con un número de horas de vuelo próximo a setenta. El peso total de la carga se cifra en alrededor de 125.000 kilogramos y entre los vehículos pueden destacarse varios modelos de Land-Rover, cañones con o sin retroceso, aljibes remolques, ambulancias, cocinas de campaña, Viasa y camiones REO.*

noticiario noticiario noticiario

VISITA AL ALA 14 DEL JEFE DE LA DEFENSA AEREA FRANCESA. *Dentro del programa de su visita a España correspondiente a una invitación del Teniente General Jefe del MACOM, el General Bernard Norlain, Jefe de Defensa Aérea de Francia llegó el día 26 de abril a la Base Aérea de Los Llanos para visitar el Ala 14 y la Maestranza Aérea de Alabacete. Los coroneles Jose Antonio Cervera Madrigal y Jesús Domingo Palacios, responsables de dichas unidades le fueron explicando las diferentes particularidades y características de las mismas.*

EL TENIENTE GENERAL SALAS ASCENDIDO A CAPITAN GENERAL. *Según el REAL DECRETO 657/1991 de 26 de abril se promovía al empleo de Capitán General del Ejército del Aire, con carácter honorífico, al Teniente General, en situación de Segunda Reserva, don Angel Salas Larrazábal.*

SESIONES GASTROENTEROLOGICAS DE LOS HOSPITALES UNIVERSITARIOS DE MADRID. El día 26 de abril tuvo lugar en el Hospital del Aire la Reunión Mensual Interhospitalaria, dedicada al tema monográfico "CONTROVERSIAS EN ENDOSCOPIA DIGESTIVA".

Bajo la coordinación del Comandante Médico Javier Pérez Piqueras, se reunieron numerosos especialistas y médicos residentes de la especialidad de todos los hospitales de la Comunidad, quienes trataron temas de actualidad sobre las técnicas endoscópicas, tanto en su faceta diagnóstica como terapéutica.

Estas reuniones se realizan de forma mensual, por rotación entre los diferentes hospitales que dependen de las tres universidades de Madrid (Complutense, Autónoma y Alcalá de Henares) y gracias a éstas el Hospital del Aire mantiene un alto nivel científico que contrasta en reuniones periódicas con otros centros hospitalarios militares y civiles de gran prestigio a nivel nacional.

noticiario noticiario noticiario

VISITA DE LOS JEFES DE LAS FUERZAS AEREAS DE LA OTAN A ESTADOS UNIDOS. Invitados por la USAF, el día 8 de mayo llegaban a la Base Aérea de Andrews en Washington D.F. los Jefes de las Fuerzas Aéreas de los paises que integran la Alianza Atlántica, entre los que se encontraba el Teniente General Fernández Sequeiros, Jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire español.

La visita de once días de duración, incluyó un recorrido por las principales instalaciones y bases aéreas de los distintos Mandos de la USAF. Asímismo, en el Pentágono asistieron a una serie de conferencias especialmente dedicadas a las operaciones en el Golfo Pérsico y fueron recibidos por Mr. Rice, Secretario de la Fuerza Aérea Norteamericana y por el Teniente General Powel, Jefe de la Junta de Jefes del Estado Mayor.

Durante su permanencia en Washington, el Teniente General Sequeiros mantuvo una entrevista personal con el Teniente General McPeak y asistió a una recepción ofrecida en su honor por el Embajador de España.

ESCOLTA A S.S. EL PAPA. *Dos aviones F-1 del Ala 14 dieron escolta sobre territorio español el día 10 de mayo al avión de Alitalia en el que S.S. el Papa Juan Pablo II se trasladaba a Lisboa en visita pastoral. Con tal motivo, S.S. dirigió un mensaje en el que agradecía al Ejército del Aire su cortesía e impartía su bendición apostólica a los pilotos españoles y a sus familias.*

noticiario noticiario noticiario

EJERCICIO "DRAGON-HAMMER" 91. *En el mes de mayo, un año más el Ala 22 participó en el Ejercicio OTAN "Dragon-Hammer" con un avión P3B y una tripulación, más el correspondiente equipo de mantenimiento. El avión P3B estuvo destacado en la Base Aeronaval de Siconella, en Sicilia, y efectuó cinco salidas con un total de 46 horas de vuelo en misiones antisuperficie y antisubmarinas.*

El Ejercicio "Dragon-Hammer" 91 contó con la participación de unidades de los Ejércitos de Tierra, Mar y Aire de los diferentes paises OTAN, con la particularidad de que en esta última edición ostentó el mando del Grupo Anfibio el C.N. Michavila de la Armada española.

CELEBRACIÓN DE LA "I JORNADA DE SEGURIDAD DE VUELO" EN LA BASE AEREA DE TALAVERA. A iniciativa de la Sección de Seguridad de Vuelo de esta unidad del Ejército del Aire y con aprobación y respaldo del Jefe de Seguridad de Vuelo del MAEST, el día 23 de mayo tuvo lugar en el Ala 23 la "I Jornada de Seguridad en Vuelo".

Los temas impartidos durante la citada celebración abarcaron dos bloques claramente diferenciados pero íntimamente ligados entre sí. El primero dedicado a la Seguridad de Vuelo y el segundo a la Seguridad en Tierra. Hubo conferenciantes del MAEST, Ala 12, Ala 21, EZAPAC y CIMA y se cursaron invitaciones al Ejército de Tierra (FAMET), Armada (Escuadrillas de Aeronaves) y a diversas unidades del Ejército del Aire.

La seguridad en vuelo trató sobre cuestiones de operatividad, alimentación y equipo personal del piloto e investigación de accidentes. La Seguridad en tierra trató sobre legislación comunitaria en esta materia, manejo de armas, problemas de ruido y la seguridad en tierra de una unidad aérea.

La celebración de esta jornada ha sido de gran interés para el Ala 23 pues su personal posee un alto grado de concienciación en estos temas, que sin duda repercutirán en su bienestar y calidad de vida.

noticiario noticiario noticiario

ESCOLARES DE ZARAGOZA REALIZAN SU BAUTISMO DEL AIRE. Organizado por el Mando Aéreo de Levante y el Ala 31 y con motivo del Día de las Fuerzas Armadas, durante los días 30 y 31 de mayo tuvieron lugar en la Base Aérea de Zaragoza una serie de actividades de carácter didáctico con más de 300 escolares de Colegios Públicos de la zona.

El día 30 de mayo se realizó una "excursión" para un colectivo de 65 personas, la mayoría de ellos niños del pueblo de Garrapinillos desde la B.A. de Zaragoza a la B.A. de Getafe y visita posterior al Museo del Aire.

Al día siguiente la Base Aérea de Zaragoza se volcó en el "Bautismo del Aire" de más de 300 escolares pertenecientes a seis Colegios Públicos, para lo cual se realizaron seis salidas en tres rotaciones, dando el "Bautismo del Aire" a la totalidad de los escolares en periodos de 15 minutos en los que sobrevolaron Zaragoza y sus alrededores más característicos.

noticiario noticiario noticiario

VISITA DEL ALA 22 A LA BASE AEREA CANADIENSE DE GREENWOOD. Del 31 de mayo a 2 de junio las Fuerzas Aéreas Canadienses celebraron el 50 Aniversario de los Escuadrones de Patrulla Marítima 404, 405 y 415, así como el 25 aniversario del Vp Internacional, asociación ésta de pilotos y operadores de Patrulla Marítima.

Con tal motivo, el Jefe de la Fuerza Aérea canadiense Teniente General Sutherland cursó una invitación para que un avión P-3 y una tripulación del Ala 22 asistiera a dichos actos que tuvieron lugar en la base de Greenwood. En esta base canadiense la tripulación del Ala 22 tuvo oportunidad de realizar una misión operativa de vigilancia del tráfico marítimo y de icebergs en un área al sur de New Founland bajo Control Operativo del comandante de Patrulla Marítima canadiense.

NUEVO SOFTWARE DEL C15. *En mayo se llevó a cabo en el Ala n.º 12 la evaluación operativa del nuevo software para aviones C15C denominados OFP-89CE. Para completarla se realizaron 41 salidas aéreas en seis días que totalizaron 51:30 horas de vuelo, en las que se realizaron misiones de Navegación, Aire-Aire, Aire Superficie, comprobaciones de los equipos de Guerra electrónica y de tiro real, tanto con armamento Aire Superficie como misiles Aire-Aire.*

Al mismo tiempo se comprobó el funcionamiento con el nuevo OFP de diversas configuraciones de armamento que ya existían anteriormente y otras que incrementan aún más la capacidad armamentística de esta formidable plataforma en servicio en nuestro Ejército del Aire.

noticiario noticiario noticiario

INTERCAMBIO ALA 11-F.B.W. 72 HOPSTEN (ALEMANIA). *Entre los días 27 de mayo y 5 de junio el Ala 11 mantuvo un intercambio con la F.B.W. 72 Hopsten (Alemania) en la que pilotos de Mirage III contrastaron experiencias con los Mig-29, el más moderno avión de combate de la Luftwäffe.*

UNA MERECIDA DISTINCION

SIMON FIESTAS MARTÍ

EN la prensa regional de Barcelona, en enero y mayo de 1988, se publicaron amplios reportajes de la construcción de una réplica, del legendario avión militar de caza, modelo Polikarpov I-15, también conocido como "Chato", que fue construído por personal especializado y en situación de jubilados, pertenecientes a un Club de Veteranos de Aviación con sede en Barcelona.

Este aparato fue exhibido durante la Feria de Muestras de Barcelona, causando una auténtica expectación. El público asistente se volcó para ver y admirar la elegante silueta de este biplano, que durante la Guerra Civil 1936-1939, voló por casi toda la geografía española.

Actualmente puede ser visitado en el Museo de Aeronáutica y Astronáutica, sito en el Aeródromo de Cuatro Vientos de Madrid, con la particularidad de que es el único ejemplar que se conserva en el mundo.

Esta pequeña narración viene a cuento a que el domingo 19 de mayo de 1991, en la Base Aérea de Reus, después de la emotiva Jura de la Bandera por las nuevas promociones de soldados del Ejército del Aire, se procedió a través de Francisco López Fernández, General Jefe del Sector Aéreo de Barcelona, a la entrega de la condecoración de la Cruz de la Orden del Mérito Aeronáutico, al Capitán de Aviación retirado, Arcadio Dunjó Berta, mecánico y montador, que fué el artífice y director de la construcción del mencionado avión.

noticiario noticiario noticiario

VISITA A LA BASE AEREA DE ALBACETE DE LA ESCUELA TECNICA SUPERIOR DE INGENIEROS AERONAUTICOS Y DE LA ESCUELA UNIVERSITARIA DE INGENIEROS TECNICOS AERONAUTICOS. Como en años anteriores, el pasado mes de mayo visitaron el Ala 14 y la Maestranza Aérea de Albacete los alumnos del último curso de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Aeronáuticos y de la Escuela Universitaria de Ingenieros Técnicos Aeronáuticos.

Dentro del programa de relaciones y colaboración del Ejército del Aire con dichos centros educativos, estas visitas proporcionan el conocimiento de los aspectos operativos y logísticos del Ejército del Aire, de especial interés para alumnos próximos a concluir sus estudios en tal especialidad.

CAMPEONES DE BALONCESTO. *El Club Baloncesto Academia General del Aire, formado por Alféreces Alumnos y Caballeros Cadetes, ha participado durante la temporada 1990-91 en la Liga de 2ª Categoría Autonómica organizada por la Federación Murciana de Baloncesto, quedando clasificado en el 1er puesto, logrado entre un total de 14 equipos, consiguiendo así el Título de Campeones y el ascenso a 1ª Autonómica.*

Actuaciones del Ministerio de Defensa en 1991

EL año 1991 iniciado, como es habitual, con el tradicional encuentro de Su Majestad con las Fuerzas Armadas, la festividad de la Pascua Militar, en el que hubo referencias y se resaltó la participación de los buques españoles en el Conflicto del Golfo Pérsico, como consecuencia del acatamiento por parte de España de nuestros compromisos internacionales, nos trajo en meses posteriores la confrontación de las Fuerzas de la Coalición contra el Ejército de Irak. Este conflicto, seguido de la participación de fuerzas aliadas –en apoyo de la población de origen kurdo refugiada en el norte de Irak y posteriormente el problema yugoslavo, han sido actuaciones de nuestras fuerzas armadas en los que se ha puesto de manifiesto nuestro interés y capacidad de poder colaborar con el resto de las naciones de nuestro entorno, en todo aquello que suponga orden internacional y ayude a restablecer la paz y la justicia entre las naciones.

NUEVOS CARGOS

El año 1991, como se ha citado, nos trajo en sus inicios la resolución por la vía de la confrontación del Golfo, con la conocida participación española. Superada esta crisis, la vida política española se normaliza y en los meses siguientes se produce un hecho no habitual en los últimos años, concretamente en los últimos ocho años: el relevo en la cúspide del Ministerio. Julián García Vargas, nombrado Ministro de Defensa despide al Vicepresidente Serra. A este relevo han seguido, con el transcurrir de los meses, otros entre los que destacan el nombramiento de un nuevo Secretario de Estado de la Defensa, José Miguel Hernández Vázquez, y los de Francisco Arenas García, José de Llovet Collado y Guillermo Llamas Ramos como Director General de Armamento y Material, Personal y de Infraestructura del Ministerio, respectivamente.

El ministro, en su primera comparecencia ante las Cámaras, ante la Comisión de Defensa del Congreso en el mes de abril, informó públicamente de los proyectos y líneas de actuación que pretendía desarrollar sobre la política general del Departamento.

Se puede resumir en:

– Deseos de máximo consenso en torno a la política de Defensa y Seguridad como política de Estado.

– Hacer posible la presencia de España entre las naciones con el peso específico que nos corresponde.

– Dentro de esta política de concierto internacional, prestar el apoyo necesario al proceso de democratización iniciado por los paises del Este.

– Fortalecimiento de una identidad europea de seguridad sin que ello signifique el debilitamiento de la Alianza.

– Coherencia en nuestra postura en los tres foros europeos (CE, UEO Y OTAN).

– Preocupación por el Mediterráneo.

– Las últimas crisis nos obligan a ampliar nuestro concepto de seguridad a que ésta debe de dejar de estar circunscrita a los intereses de un espacio propio o inmediato, con consecuencias directas sobre nuestras capacidades militares ante este tipo de contingencias.

Concretó el Ministerio en su intervención, dentro del programa de relaciones internacionales, que las acciones más significati-

DISPOSICIONES REALES DECRETOS	
ASUNTO	FECHA
R.D. de adaptación de la Leyes de Plantilla de las FAS a la estructura de Cuerpos, escalas y Empleos Ley 17/89.	21.3.91
R.D. aprueba reglamento general de Retribuciones de las FAS.	21.3.91
R.D. regula acceso Escalas Superiores de los Cuerpos de Ingenieros de los militares de carrera de los Cuerpos Generales, Infantería de Marina y Especialistas.	27.6.91
R.D. Reglamento de Circulación Aérea.	5.9.91
R.D. por el que se constituyen las Juntas Superiores de lo Cuerpos Comunes de las Fuerzas Armadas y los Órganos de evaluación correspondientes.	30.9.91

Momento de la toma de posesión de Julián García Vargas como Ministro de Defensa.

vas de España, para el momento presente, que se identificarían en contribuir a perfilar una identidad europea de defensa; propiciar la capacidad de Europa en las gestiones de crisis, dentro del contexto de la Conferencia de Seguridad y Cooperación en Europa, así como impulsar las relaciones con Iberoamérica en el área de la defensa, consolidada también la preparación y participación en operaciones de paz de Naciones Unidas y por último culminar nuestros acuerdos de coordinación con la Alianza Atlántica.

En el campo del Planeamiento de la Defensa expuso la necesidad de elaborar una nueva Directiva de Defensa Nacional, estudios que se encuentran muy avanzados, y conseguir con ella la finalidad del ciclo de planteamiento de la defensa militar: configurar las Fuerzas Armadas que necesitamos.

El tercer bloque de su intervención lo contituyó la necesaria referencia a las políticas de personal, efectivos, plantillas, régimen del personal militar profesional, enseñanza militar, modernización del servicio militar, retribuciones y asistencias social y sanitaria.

Disminución de efectivos profesionales de 65.000 a 56.000, ajustes de las cuotas de ingreso, aplicar de forma progresiva la Ley 17/1989 en todos los campos citados, y aludió a la necesidad de mejorar la gestión especialmente en aquellas áreas que más directamente influyen en los ciudadanos, reclutamiento, movilización, prestaciones sociales o asistenciales, infraestructura, etc.

Posteriormente se refirió al aspecto de las necesidades materiales y financieras señalando como líneas de actuación las siguientes para los próximos años: potenciar los programas de sistemas de información, dando continuidad a las comunicaciones, a los programas de satélite y llevando a cabo, en sincronía, la modernización de las acciones de patrulla marítima, reconocimiento y verificación. Implantar un sistema integrado de mando de control, comunicaciones e inteligencia facilitando la interacción de las unidades de los tres Ejércitos, desarrollar la capacidad industrial de guerra electrónica para su dotación a las unidades, potenciar la logística con medios informáticos y de automatización, programar adquisiciones de medios necesarios para el transporte de unidades y soporte de operaciones de los tres Ejércitos, mantener programas de desarrollo propios y de colaboración internacional que nos permitan modernizar los medios de nuestra fuerza fuerza aérea, tanto táctica como de superioridad y transpor-

ÓRDENES MINISTERIALES	
ASUNTO	FECHA
O.M. modifica petitorio farmacia del M.D.	08.01.91
O.M. delegación de facultades en materia de concesión de pensiones e indemnizaciones Servicio Militar y Alumnos Centros Docentes Militares	07.02.91
O.M. modifica O.M. 27/89 regula ayuda económica adquisición viviendas titulares ISFAS.	07.02.91
O.M. ingreso Centros Docentes de Formación, Intendencia e Ingenieros.	01.03.91
O.M. delegación facultades E. Aire en materia de contratación administrativa.	18.03.91
O.M. enfermedades transmisibles de declaración obligatoria en el ámbito de las FAS.	13.05.91
O.M. aprueba el Reglamento de mercancías peligrosas por carretera.	13.05.91
O.M. modifica art. 3 de la O.M. 109/82 que aprueba el Reglamento Tribunal Médico Central del E. Aire.	13.05.91
O.M. aprueba y anula normas para las FAS.	09.07.91
O.M. establece categorías en que quedan comprendidos cursos perfeccionamiento FAS.	18.07.91
O.M. crea Oficina Aplicación Convenio Atlántico Norte (SOFA).	24.07.91
O.M. aprueba normas clasificación y provisión de destinos correspondientes al personal de los cuerpos de Sanidad y Músicas Militares.	26.07.91
O.M. regula denominación composición uniformes cuerpos Músicas Militares.	03.09.91
O.M. Pliego Prescripciones Técnicas estudios ambientales M.D.	26.09.91
O.M. reestructura Plan Estadística de la Defensa.	10.09.91
O.M. delegación facultades E.Aire en materia de contratación administrativa.	17.09.91
O.M. crea Unidad de Verificación Española,	03.10.91

te; continuar la modernización de la flota de buques: fragatas, cazaminas, dragaminas, submarinos y patrulleras, con los suficientes esfuerzos de desarrollo previo; avanzar los medios de soporte y transporte de las fuerzas terrestres de intervención rápida, así como la modernización de los acorazados, contra-carro y las artillería, y, por último, incrementar la presencia selectiva de España en los programas internacionales de los sistemas de armas. Todo ello implica aumentar nuestra capacidad de ingeniería y facilitar la instrucción y formación mediante el uso de simuladores tanto operativos como tácticos y estratégicos.

Finalizó con un llamaniento al apoyo, reconocimiento y comprensión de la sociedad hacia los esfuerzos que están realizando para hacer de nuestra defensa un instrumento eficaz y hacia la meritoria actitud de adaptación y renovación de los miembros de las Fuerzas Armadas. Sin este apoyo social, sin el apoyo mayoritario de SS.SS., sin el vínculo de la sociedad con sus ejércitos no lograremos el marco global de estímulo que requiere el proceso de transformación de nuestra defensa.

Esta ha sido la guía con la que se ha trabajado a lo largo de este año y que ahora recogemos:

EN EL ÁREA DE **PERSONAL** destaca por la transcendencia que ha tenido, en y para la sociedad española, el debate sobre las Fuerzas Armadas del año 2000 y su conexión con el servicio militar. Del dictamen de la ponencia de la Comisión de Defensa del Congreso se pueden destacar tres aspectos: servicio militar modelo mixto con tendencia a alcanzar una tasa de profesionalidad del 50%, unos efectivos entre 170.000 y 190.000 hombres. En el proyecto de la Ley del Servicio Militar, que tuvo en cuenta tácticamente el dictamen de la ponencia, se contempla el servicio a la carta, que permitirá la elección, a los soldados, del puesto de trabajo de un catálogo que se irá incrementando cada año y que actualmente afecta ya a 23.000 puestos y la reducción de la duracción del servicio militar en filas a nueve meses.

El **desarrollo del programa del INVISFAS** con la aplicación del RD. 1751/1990, es referencia obligada. A lo largo de este año se habían iniciado los distintos programas decididos en su contenido. Se reconocieron por primera vez derechos de ocupación de viviendas a viudas, retirados y profesionales en la reserva, así como a quienes quedan menos de cinco años para pasar a esta situación. Se inició el proceso de calificación de viviendas previo a su adjudicación. Asimismo se pusieron en práctica el sistema de compensaciones económicas a quienes la Administración Militar no ha podido dotar de vivienda y se encontraban prácticamente ultimados los planes de desarrollo de cooperativas o pendientes de adjudicación de proyectos de nuevas construcciones de viviendas.

El 22 de noviembre, la Sala Tercera del Tribunal Supremo, con motivo del recurso presentado por la Hermandad de Militares ajenos al servicio activo, dicta un Auto en el que se suspende la

aplicación del Real Decreto en todo lo que no sea normas de constitución del INVIFAS. Esta decisión ha supuesto la suspensión cautelar de los derechos referidos afectando esta medida a 18.000 peticionarios de viviendas, que verán paralizar sus expectativas de ocupación; a 19.000 familias a quienes se reconocieron los derechos de ocupación de por vida, a 14.450 perceptores de la compensación económica, por un importe mensual de doscientos millones de pesetas, y a los programas de cooperativas y constitución de nuevas viviendas.

Los Servicios Jurídicos del Estado, a petición del Ministerio de Defensa, han recurrido el Auto de suspensión. Es previsible que un plazo no demasiado largo el Tribunal se pronuncie definitivamente sobre todas estas cuestiones.

Se ha subsanado, con la resolución de los expedientes de indemnizaciones al personal de tropa por razón de accidente en acto de servicio, un viejo problema; se han tramitado más de 2000 expedientes de solicitud de los que se han resuelto una gran mayoría, aunque quedan muchos pendientes de aporte de documentos y otros en espera de resolución.

Respecto al **personal civil** se ha regulado la percepción del complemento de productividad para aquellos que ocupaban puestos de trabajo dependientes de los Cuarteles Generales.

Jose Miguel Hernández Vázquez, Secretario de Estado de la Defensa.

Respecto al **personal militar** se ha continuado con el desarrollo de los reglamentos derivados de la Ley 17/1989: Evaluación, Clasificación y Ascensos, Integración de Escalas, etc. habiéndose producido durante este año los primeros ascensos por selección a los empleos correpondientes y de elección a los de Teniente Coronel en la Escala Media y a Suboficial Mayor en la Básica en los Ejércitos de Tierra y Aire y en la Armada.

El **personal laboral** ha conseguido la firma y publicación de su convenio colectivo.

INSTRUCCIONES	
ASUNTO	FECHA
Instrucciones Gerente del ISFAS. Tipos de interés préstamos hipotecarios.	27.05.91
Instrucciones Gerente del ISFAS. Nuevos tipos de interés préstamos hipotecarios.	18.07.91
Instruccion del SEDEF en relación con la contratación administrativa.	29.07.91
Instrucción Gerente del ISFAS. Modifica concesión ayudas económicas.	24.09.91
Instrcción Gerente del ISFAS. Nuevos tipos de interés préstamos hipotecarios.	01.10.91
Instrucción del SEDAM sobre asistencia sanitaria al personal militar destinado en el extranjero y sus familias.	14.10.91

Otro acontecimiento importante, para el área de personal, ha sido la tramitación y aprobación del R.D. 1.494/91 de Retribuciones del Personal de las Fuerzas Armadas.

Para mayor detalle de otros aspectos legislativos remitimos al lector a los cuadros que se publican en este mismo artículo.

Acción Social ha continuado trabajando en el ámbito de la asistencia sanitaria. Se han suscrito nuevos convenios de cooperación con distintas entidades sanitarias, concesión de becas por un importe total de 176.738.500 pts. para los niveles universitario y bachillerato y por valor de 35.000.000 para preescolar y guarderías.

Está muy avanzado el estudio de un plan que permitirá la sustitución de soldados y marineros, bien por mejores medios técnicos o por personal civil o militar profesional, de tal forma que desempeñen preferentemente cometidos de carácter operativo. Las restricciones presupuestarias habidas para 1992 dificultarán la aplicación de este plan.

Se ha contratado con la compañía de seguros "La Unión y el Fénix Español" una póliza de seguro para la tropa de reemplazo y alumnos de centros docentes, lo que ha permitido cubrir la atención a casi 300 accidentados.

Las partes de accidentes rendidos por las unidades han permitido conocer el número de accidentes, que han superado los 5.500 en lo que va de año hasta septiembre, de los que sólo el 50% son accidentes de carácter militar.

ORGANIZACIÓN

Se ha continuado trabajando en la necesaria reforma de los diferentes centros y servicios periféricos dependientes del órgano central (CPR,s, INTERDEF, Es-

tablecimientos Penitenciarios, etc.) con la finalidad de unificar actividades administrativas comunes, racionalización de estructuras, procedimientos administrativos normalizados y en general conseguir mejorar la prestación a los beneficiarios.

ISFAS

Dentro del apartado de prestaciones no sanitarias debe destacarse la regulación de las ayudas para adquisición de viviendas, a través de la Instrucción núm. 16/91, modificada por otras posteriores, que ampliaron el importe máximo de las ayudas de 825.000 pts. durante el año 1990 a algo más de 2.000.000 de pesetas. Hasta la fecha se han concedido 1.325 ayudas por importe de 1.407.707.847. de ptas., correspondiendo a un conjunto de préstamos hipotecarios por importe de 7.567.115.992 de ptas.

En el capítulo de prestaciones sanitarias se ha publicado una modificación a la Instrucción 37/88 sobre asistencia psiquiátrica de internamiento, en el sentido de dar publicidad a los centros sanitarios concertados con los Ejércitos y actualizar la ayuda económica a 5.992 pts. diarias, otorgada a aquellos asegurados que optasen por ser internados en centros distintos de los señala-

En el mismo capítulo se dictó la Instrucción núm. 76/91 sobre asistencia sanitaria al personal militar destinado en el extranjero y sus familias, que se caracterizan, en relación con la normativa anterior, por el sistema de reintegro de gastos mediante un procedimiento sencillo que permite el abono de manera inmediata.

Por último, entre las prestaciones sanitarias, se regula el suministro de dosificadores de insulina o jeringuillas para enfermos diabéticos insulinodependientes.

En el aspecto normativo, se han firmado conciertos de asistencia sanitaria con distintas entidades de seguros médicos.

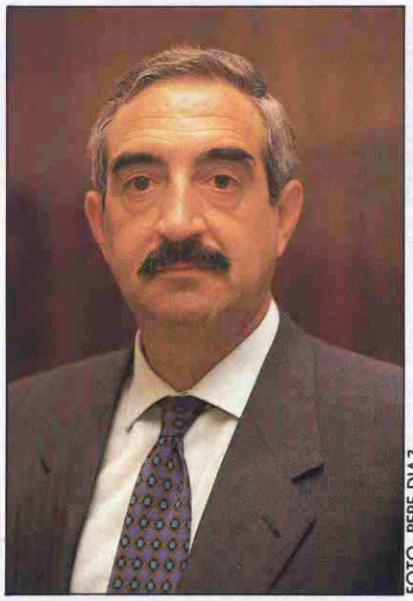


FOTO: PEPE DIAZ

Francisco Arenas García, Director General de Armamento y Material del Ministerio de Defensa.

Dentro del capítulo de inversiones, destaca la adquisición al Ayuntamientos de Cartagena de la Residencia "Virgen del Mar" para internamiento de ancianos válidos.

Por parte del Departamento Económico de la Gerencia se ha desarrollado y puesto en marcha la Contabilidad Analítica y el Cuadro de Mando, así como el diseño del programa informático y puesta en funcionamiento del control de las ayudas para préstamos de viviendas.

Debe resaltarse, dentro de las acciones dirigidas a la tercera edad, la implantación, con carácter paulatino y experimental en Madrid, de un programa de asistencia social a domicilio, previéndose su generalización sobre todo el término municipal de dicha ciudad a comienzos del próximo año, así como la ampliación a otras ciudades, como Zaragoza, Barcelona, Valencia y Sevilla.

Por último, dentro de los programas de medicina preventiva, el Centro de Salud núm. uno, situado en la Dehesa del Príncipe viene realizando, en el presente año, las siguientes campañas:

- Dirigidas a adultos. Control de las siguientes campañas: Diabetes, Hipertensión, Colesterolemia. Vacunación de ancianos. Detención precoz de tumuraciones en la mujer.
- Dirigidas a la infancia. Protocolo sobre el colesterol en niños, escoliosis y crecimiento. Revisión de agudeza visual. Detección de la tuberculosis. Detencción de alteraciones renales en los niños a partir de los tres primeros meses.

En la **ENSEÑANZA MILITAR** se ha llevado a efecto las convocatorias de ingreso en centros docentes militares de formación, de acuerdo con lo dispuesto en la legislación vigente (publicación de convocatorias, desarrollo y ejecución de las mismas, seguimiento de las convocatorias delegadas en los Ejércitos, etc.).

Igualmente se ha trabajado en el área de formación del Cuerpo Militar de Intervención y del Cuerpo Jurídico Militar. Se han continuado impartiendo cursos de aptitud en técnicas pedagógicas en el Centro de Investigación y Capacitación en Enseñanza Nacional por el que han pasado más de 200 profesionales.

Se ha llevado a efecto y dentro del marco de las relaciones con otros centros, convocatorias de becas para cursar estudios en la Fundación Ortega y Gaset, colaboración para la consesión de becas de la Universidad Internacional Menéndez Pelayo, con la Complutense, etc.

Se han desarrollado programas de colaboración en materia de

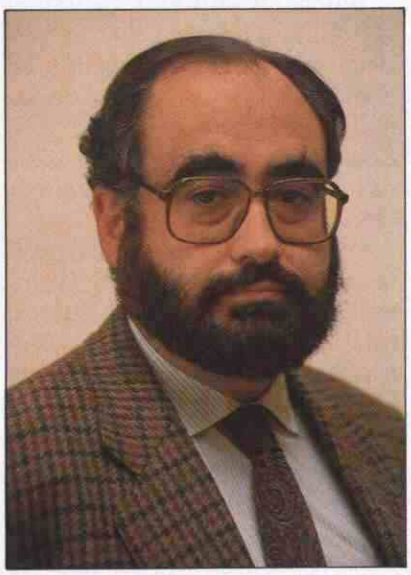
RESOLUCIONES	
ASUNTO	FECHA
Resolución del JEMA "Junta de Evaluación..."	18.06.91

enseñanza con otros países, entre ellos con Brasil y Filipinas, con paises del Magreb, con Guinea Ecuatorial, etc.

Se han continuado los trabajos dirigidos a ordenar las áreas de formación militar mediante la elaboración de directrices que recojan los distintos planes de estudios, cursos de Suboficial Mayor y Teniente Coronel de las Escalas Medias, etc.

Igualmente se ha trabajado en reglamentos de Régimen Interior de los Centros y Disciplinas de las Academias y Escuelas, plan de reestructuración de centros docentes militares de formación, etc.

En el **AREA INTERNACIONAL** la actividad ha sido muy intensa; en el campo multilateral y en relación con la Alianza Atlántica, en abril, se firmaron los Acuerdos de Coordinación relativos a las Operaciones Aeronavales en el Mediterráneo Occidental y a la Defensa del Territorio; se ha asistido a las reuniones de primavera y otoño del GPN y del CPD, donde se procedió a la revisión de la política nuclear estratégica de la Alianza y la adoptación de su estructura de fuerzas.



Guillermo Llamas Ramos, Director de Infraestructura.

José de Llovet Collado, actual Director General de Personal, en su toma de posesión.

Se ha participado en las reuniones del CENAD (Conferencia de Directores Nacionales de Armamento) en las que, entre otros temas, se trató el desarrollo del CAPS (Conventional Armaments Planing) y en NTD (Nato Defence Total) que trata de mejorar el mercado de defensa en el ámbito de la OTAN.

Igualmente se acudió en diciembre a la reunión del Eurogrupo.

En relación con la **UEO** resaltar las reuniones en París y Londres donde se llevó a efecto el planeamiento y la coordinación de las fuerzas de la UEO participantes en la Guerra del Golfo; igualmente se asistió a las reuniones extraordinarias del Consejo Ministerial celebradas en París y Bonn en febrero y octubre, donde se discutió la Arquitectura de Seguridad Europea. En relación con la crisis de Yugoslavia se han celebrado dos reuniones extraordinarias del Consejo Ministerial en La Haya y en Bruselas.

En las relaciones bilaterales con EE.UU. siguen adelante los trabajos relacionados con la retrocesión de instalaciones; se han celebrado entrevistas entre nuestro Ministro de Defensa con los de EE.UU., Canadá, Gran Bretaña, Francia, Italia, Noruega, Chile, Túnez y Mozambique, así como reuniones bilaterales entre equipos de trabajo y de comisiones de estos países y se han celebrado los encuentros bilaterales anuales en Bonn (Alemania), Roma(Italia), París (Francia).

Destacar el seminario sobre Seguridad Europea organizado por la Fundación Humanismo y Democracia y la reunión celebrada en Valladolid por la Comisión de Relaciones Parlamentarias y Públicas de la Asamblea de la UEO.

Nuestra participación en el campo de las Misiones de Naciones Unidas, ONUCA, ONUSAL, HAITI, ANGOLA, KURDISTAN, etc., ha continuado y de acuerdo con las manifestaciones efectuadas por el Vicepresidente del Gobierno,durante la presentación del libro Fuerzas Armadas Españolas en las Operaciones de Mantenimiento de Paz de la ONU y ante su Secretario General, España seguirá participando en este tipo de operaciones en la proporción que permitan nuestros recursos.

En **INFRAESTRUCTURA** se ha acometido, además de la elaboración de los correspondientes planes anuales y el seguimiento

de los distindos proyectos, la elaboración y aprobación del Primer Plan Director de Infraestructura a medio plazo, para el período 1991-1996 incluyendo previsiones a largo plazo. Se han dictado instrucciones del Secretario de Estado para renovación de dormitorios de tropa, necesidades de obras, Establecimientos Disciplinarios Militares, etc.

Se han redactado proyectos de obras por un importe total de 35.981,7 millones de pesetas, formalización de convenios con Ayuntamientos y Comunidades Autónomas, y la contratación de obras por el Servicio Militar de Construcciones por un montante de 12.056,5 millones de pesetas.

En protección ambiental se ha dado un gran paso adelante con la aprobación del Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para Estudios Ambientales en el ámbito del Ministerio de Defensa. Igualmente se encuentran muy avanzados los estudios para concretar, mediante una disposición, la estructura de la protección ambiental en el Departamento.

En el **AREA ECONOMICA** se han efectuado los trabajos correspondientes a la elaboración de los documentos financieros relacionados con la respuesta al DPQ así como a la propuesta de presupuesto del Departamento para 1992.

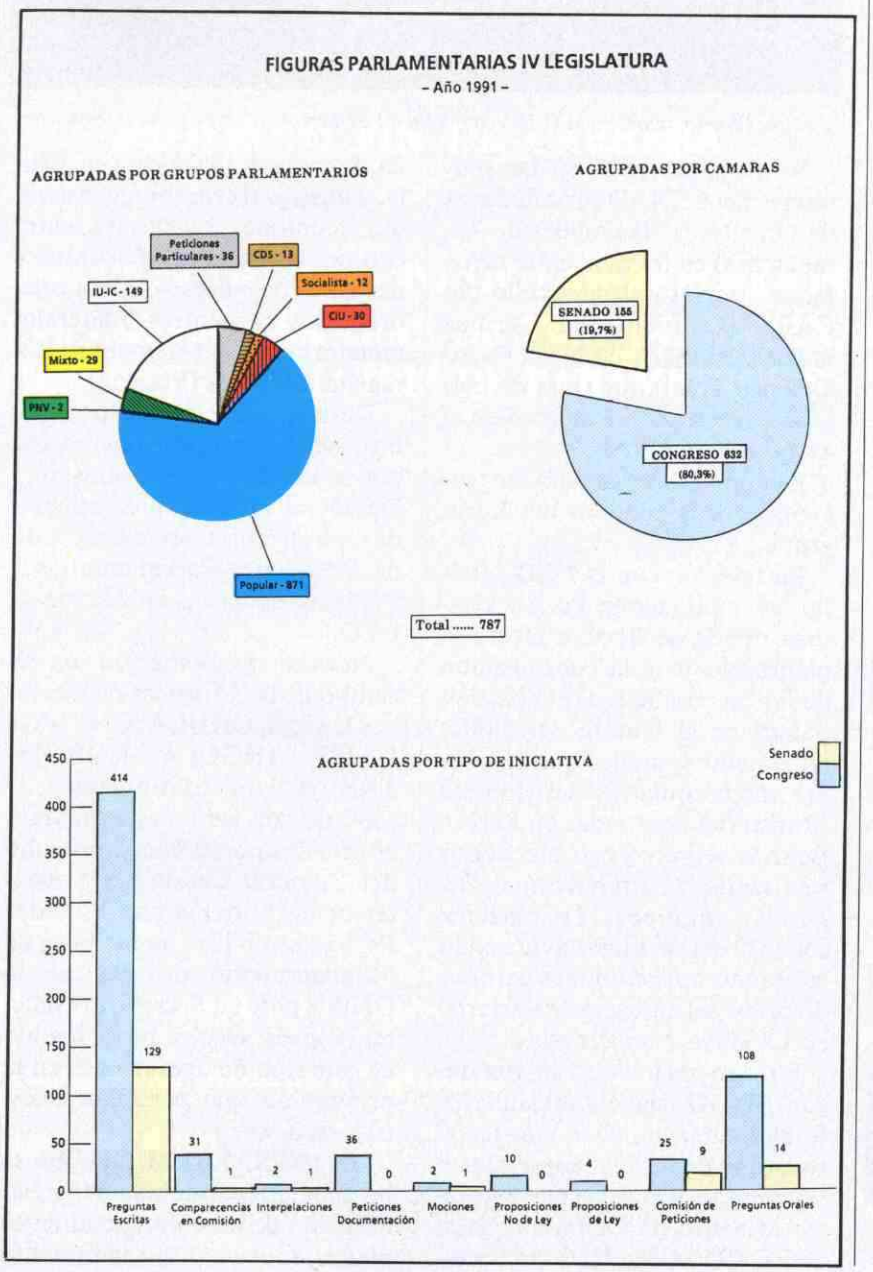
Se analizaron las reducciones presupuestarias y su distribución entre los Ejércitos. Resaltar que se han contabilizado 110.000 documentos contables entre ellos órdenes de proceder para más de 300 expedientes.

En **INVESTIGACION Y DESARROLLO** se han continuado las colaboraciones con el Consejo de Seguridad Nuclear así como con otros centros de investigación y universidades. Se han continuado las actividades de preparación y seguimiento de los distintos programas de I + D aprobados y en ejecución, entre el EUCLID y el COINCIDENTE.

Se han realizado obras de infraestructura y mejora en los distintos Centros y Polígonos.

Han continuado los trabajos ya iniciados en Catalogación alcanzándose la cifra de 42.885 artículos nacionales registrados, así como la puesta a punto de las aplicaciones informáticas de Red Local que permiten procesar todas las transaciones de catalogación OTAN.

Por último resaltar que durante 1991 se han tramitado 787 figuras de control parlamentario, totalizando en la actual Legislatura 1.719. En relación con el período equivalente de la III Legislatura, que se tramitaron 970 figuras, supone un incremento del 77%. La distribución por Cámaras, Grupos Parlamentarios y tipo de iniciativa parlamentaria se detalla en los gráficos correspondientes.



La Escuela de Estados Mayores Conjuntos: una gran desconocida

FEDERICO YANIZ VELASCO
Tcol. Cuerpo General del E.A.

INTRODUCCION

EL día 18 de septiembre de 1991 apareció en el Boletín Oficial de Defensa una resolución por la que se designaban concurrentes al XXIV Curso de Estados Mayores Conjuntos que había sido convocado por Orden Ministerial el 31 de mayo. En estas ocasiones y cuando a finales de junio se entregan los diplomas de aptitud para el Servicio de Estados Mayores Conjuntos, en solemne acto presidido por S.M. el Rey, sale a la luz pública una Escuela que desde 1965, en que se realizó el primer curso, hasta junio de 1991 ha diplomado a un total de 539 oficiales pertenecientes a veintitrés promociones.

La finalidad del Curso de EMACON es preparar a oficiales superiores del Ejército de Tierra, de la Armada y el Ejército del Aire, diplomados de Estado Mayor, para el desempeño de sus funciones específicas en el marco de los Estados Mayores Conjuntos y Combinados–Conjuntos. Como valor añadido de gran importancia que se consigue durante el desarrollo del Curso es el establecido de lazos de unión y amistad entre los asistentes de los tres Ejércitos y de las Fuerzas Armadas de países amigos. Este conocimiento ayuda a una mejor comprensión de las características de cadas Ejército y facilita una disposición adecuada para el diálogo y la cooperación precisas en el Planeamiento Conjunto. La integración es cada vez más necesaria en las Fuerzas Armadas para la aplicación de la Doctrina de Acción Unificada y para el buen funcionamiento de los Mandos Operativos. Los diplomados de Estado Mayor de cada Ejército aprenden en la Escuela de EMACON la importancia de la Acción Unificada, a conocer mejor a los otros Ejércitos y, sin olvidar el uniforme que visten, a poner por encima de todo el cumplimiento de la Misión que en muchos casos exigirá el empleo de todos los medios y una visión interejércitos del esfuerzo bélico.

UN POCO DE HISTORIA

La creación, en 1964, del Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional supuso la cristalización de las inquietudes sentidas en el seno de los tres Ejércitos de disponer de un Centro de alto nivel que coronase el edificio de la Enseñanza Militar y se preocupase de estudiar temas generales relacionados con la Defensa Nacional y planeamiento de las operaciones conjuntas. El Decreto núm. 70/64, en su artículo 2.4 cita expresamente como una de las misiones principales del CESEDEN: "La preparación de Jefes diplomados de Estado Mayor de los tres ejércitos para el planeamiento, desarrollo y conducción de las operaciones conjuntas y para la resolución de los problemas que se plantean en los Estados Mayores Conjuntos". Posteriormente y en Orden Comunicada de 31 de julio de 1964 se marcan las directrices para el desarrollo de los

El XXIII Curso de EMACON en la Sede de la Comisión de la Comunidades Europeas.

cursos y se cita por primera vez a la Escuela de Estados Mayores Conjuntos. El decreto 1237/1970 reorganizó el CESEDEN y fijó las siguientes misiones para la Escuela:

- "Contribuir al estudio y difusión de la doctrina general para el desarrollo de la Acción Conjunta.
- Desarrollar estudios y enseñanzas de cooperación entre las Fuerzas Armadas.
- Preparar a Jefes de los tres Ejércitos, diplomados de Estado Mayor, para el planeamiento, desarrollo y conducción de las operaciones y para la resolución de los problemas que se plantean a los Estados Mayores Conjuntos y Combinados".

Para cumplir estas misiones se han desarrollado las actividades docentes, impartiendose en total cuatro cursos monográficos y veintitrés cursos de Estados Mayores Conjuntos.

El artículo 39 de la Ley17/1989 de 19 de julio, Reguladora del Régimen del Personal Militar Profesional, trata del CESEDEN y señala que este Centro, entre otras actividades, impartirá los cursos de Estados Mayores Conjuntos. La Ley al citarlos expresamente les concede la importancia que merecen y asegura su continuidad.

DESARROLLO DE LOS CURSOS

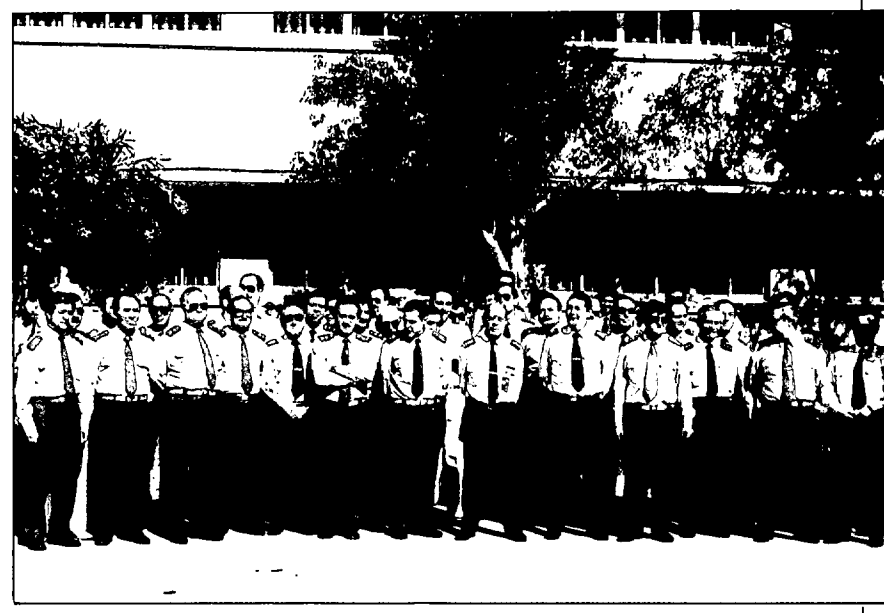
La duración del periodo lectivo ha sufrido diversos cambios en el transcurso de los años. En la actualidad consta de una fase previa y de una fase de presente. La primera se efectúa por correspondencia, de octubre a diciembre, con un periodo de presente de una semana de duración. La segunda fase se desarrolla de enero a junio y tiene lugar, como la semana de presente, en las aulas de la Escuela en el CESEDEN.

Desde sus comienzos el curso se ha articulado en ciclos que en la actualidad son cinco: OTAN–POLITICA EXTERIOR, ACCION UNIFICADA, PLANEAMIENTO CONJUNTO, LOGISTICA Y PLANEAMIENTO DE LA DEFENSA MILITAR.

El jefe de Estudios de la Escuela, General del Cuerpo y General del E.A. Asterio Mira Canicio, está empeñado en un esfuerzo por conseguir una máxima aproximación de la enseñanza a las actividades que el futuro diplomado va a realizar: Para el General Mira: "Esta Escuela debe estar estrechamente relacionada con las actividades e inquietudes del Estado Mayor Conjunto de la Defensa". Para conseguir esa aproximación, en el Programa de Estudios se han incluido conferencias de los Jefes de las Divisiones del EMACON y en los trabajos de los concurrentes se han seguido las orientaciones del JEMAD. La Escuela pretende conseguir que los trabajos de grupo, en los cuales se aprovecha la experiencia de los diplomados, estén conectados a la realidad y a las preocupaciones de las Fuerzas Armadas y puedan servir de apoyo para resolver los problemas reales de cada momento.

Las actividades escolares comprenden conferencias informativas seguidas de coloquio, juntas, trabajos individuales y de grupo, contactos interejércitos, asistencia a maniobras, visitas y viajes de Información y Convivencia, de reconocimiento de área y de Estudios de Fin de Curso.

El alto nivel de los conferenciantes invitados asegura una información de primera calidad sobre los temas tratados. Autoridades civiles y militares, altos cargos de la Administración, profesores, diplomáticos y expertos en distintas materias son invitados cada año a dar conferencias y su aportación generosa da prestigio y altura al curso.



Visita del XXIII Curso a la B.A. de Morón.

Los profesores de la Escuela y otros del CESEDEN completan las actividades lectivas con un tratamiento en profundidad de todo lo relativo a la Doctrina de Acción Unificada, Doctrina de Empleo de cada Ejército, Logística y Planeamiento Conjunto. Cabe señalar la especial dedicación a los temas tratados en un ciclo específico con la participación de

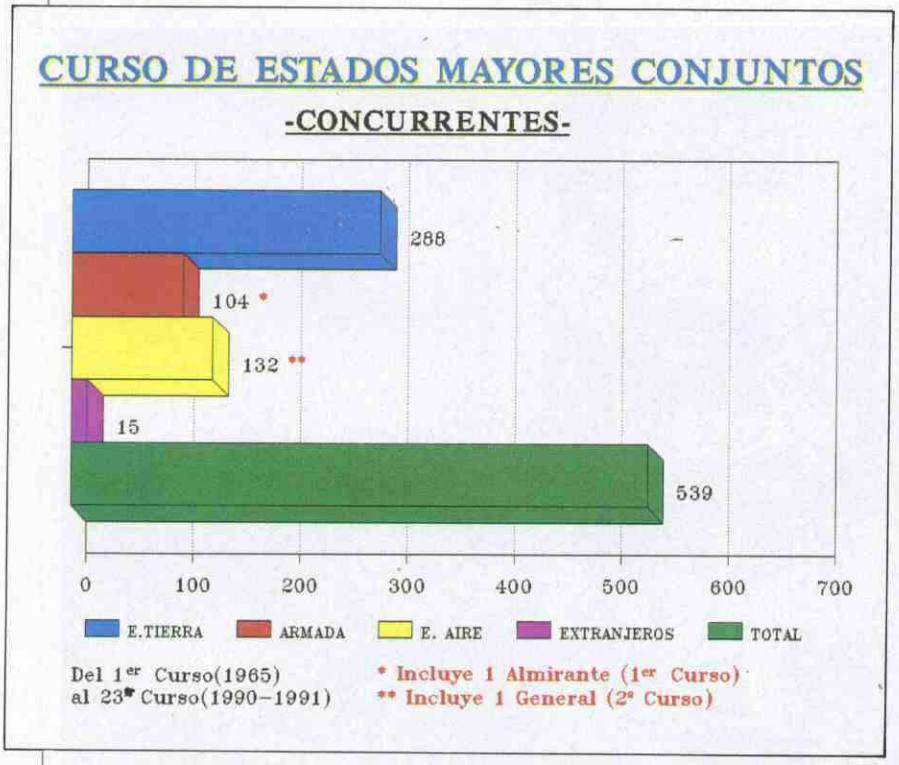
los profesores y de conferenciantes de los distintos organismos responsables de dicho planeamiento. La Jefatura de Estudios marca y supervisa los trabajos de grupo y señala los trabajos monográficos que los concurrentes han de presentar a su incorporación a la fase de presente. Estas monográfias son expuestas en el ciclo del programa más afín con el tema del trabajo.

El plan de estudios presta gran atención a la doctrina OTAN y las publicaciones aliadas (ATPs, STANAGs, documentos del MC, etc.) son manejados por los concurrentes durante el desarrollo de todas las actividades académicas. Durate el ciclo OTAN–POLITICA EXTERIOR se imparten conferencias sobre distintos aspectos de la estructu-

Presidencia de la Clasura del Curso Académico del CESEDEN. 28 de junio de 1991.

Visita al Congreso de los Diputados.

La XXIII promoción con S.M. el Rey tras la entrega de diplomas.



ra, estrategia y doctrina vigentes en la Organización del Tratado del Atlántico Norte. Un futuro diplomado debe estar familiarizado con la Alianza de que somos miembros y con la modalidad de nuestra contribución al esfuerzo defensivo común realizado principalmente en el marco de los Acuerdos de Coordinación.

Las visitas a centros de interes para la Defensa Nacional son completadas con el viaje de reconocimiento de zona y una visita a la Sede de la Comisión de las Comunidades Europeas y al Cuartel General de la OTAN en Bruselas. En enero los concurrentes y profesores realizan un viaje de Información y convivencia que sirve para aumentar el conocimiento entre todos y recorrer instalaciones de interés militar. Poco antes de finalizar las actividades académicas se realiza el Viaje de Estudios de Fin de Curso a un país extranjero donde se visitan generalmente escuelas de características semejantes a la de EMACON y centros de interés para la Defensa Nacional del país anfitrión.

La clausura del curso tiene lugar en el Paraninfo del CESEDEN, en solemne acto presidido por S.M. el Rey. El General Director del Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional pronuncia la última lección y se entrega el diploma de Aptitud para el Servicio de Estados Mayores Conjuntos a los oficiales superiores acreedores del mismo.

EPILOGO

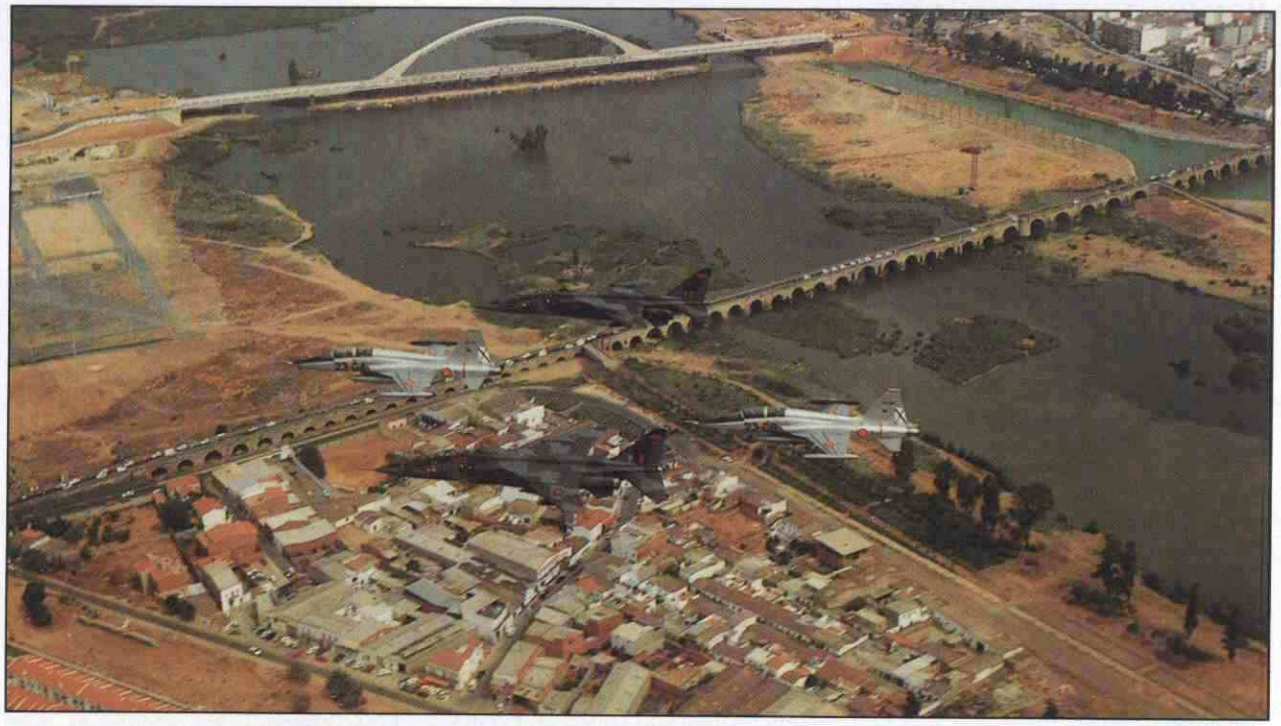
El curso de EMACON tiene dentro de los Altos Estudios Militares un lugar bien definido. En este fin de siglo, cuando se plantean numerosos interrogantes sobre el futuro de la Defensa Nacional y sobre el papel de las Fuerzas Armadas en un mundo en cambio, es preciso preparar a militares que con experiencia y un serio conocimiento de la problemática de sus ejércitos sean capaces de afrontar los retos del futuro. Una formación sólida y el convencimiento de la necesidad de la Acción Unificada ayudarán a responder a esos retos. El curso da una nueva óptica ante los problemas y confirma que la "unión hace la fuerza". Esa fuerza hoy necesaria para que, por encima de recelos e incomprensiones, unas Fuerzas Armadas cada vez más unidas sean capaces de cumplir su Misión común: LA DEFENSA DE ESPAÑA.■

MONUMENTO AL PHANTOM. El 1 de junio tuvo lugar en la Base Aérea de Torrejón la inauguración oficial del monumento dedicado al C-12 (F-4 Phantom) y a todos los hombres cuyo trabajo y sacrificio hicieron posible que a lo largo de 19 años este avión fuera el pilar fundamental de la Aviación de combate española.

La celebración de una Misa, una ofrenda a los Caidos, la inauguración en el edificio de Fuerzas Aéreas del Ala 12 de una placa con los nombres de todas las tripulaciones aéreas que volaron el C12, y una alocución del General Jefe del MACEN y finalmente la inauguración del monumento al Phantom por parte del JEMA y GJMACEN constituyeron los actos más sobresalientes de una jornada dedicada a un avión que a partir de ahora reposa en un monumento situado en la ahora denominada Plaza de Phantom, realizado por el escultor Marino Amaya y se trata de un conjunto compuesto por un avión en vuelo soportado por tres pilares y las figuras en tierra de dos tripulantes.

El 13 de septiembre de 1990 tomaba tierra por última vez en Torrejón un C12; era la última de las más de 75.000 horas de vuelo que 220 pilotos y operadores de armas habían pasado a los mandos de este avión único y legendario.

noticiario noticiario noticiario



INTERCAMBIO DE ESCUADRONES OTAN 1991. Dentro del programa de ejercicios SQUADRON EXCHANGE de la OTAN para el año 1991, el Escuadrón 232 del Ala 23 de Instrucción de Caza y Ataque ha realizado la segunda parte del intercambio con la 226 Operational Conversion Unit de la RAF, que opera en la Base Aérea de Lossiemouth en Esocia.

La primera parte se desarrolló entre los días 03 al 10 del pasado mes de junio en la mencionada Base Aérea de Lossiemonth al norte de Escocia, a la que se desplazaron cuatro aviones AE-9 del Ala 23, así como diverso personal de vuelo y mantenimiento.

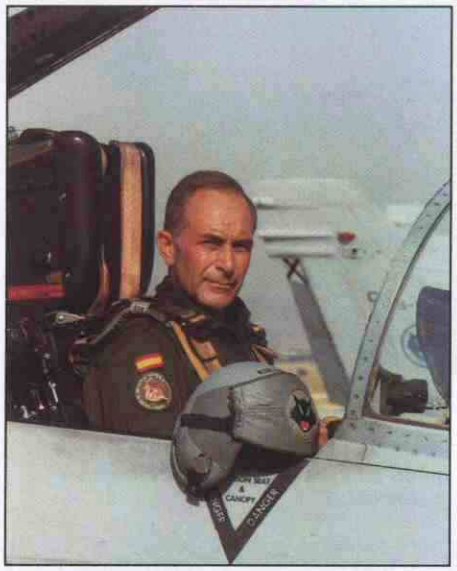
La segunda parte se efectuó entre los días 19 al 23 del pasado mes de agosto y la 226 Operational Conversion Unit de la RAF desplazó a las instalaciones de la Base Aérea de Talavera-Badajoz cinco Jaguar SEPECAT y diverso personal de vuelo y mantenimiento.

Entre las actividades puramente aeronáuticas, se sacaron diversas conclusiones fundamentalmente debido a la utilización de procedimientos operativos distintos y se volaron misiones de ataque a baja cota, con formaciones mixtas y con interceptaciones en ruta de otro Jaguar o F-5. No se realizó mucho combate aire-aire debido a la gran diferencia que existe a favor del avión AE-9 de esta Unidad.

También se desarrollaron actividades de tipo cultural, principalmente enfocadas a un mejor conocimiento de la región extremeña, visitando el Patrimonio Artístico y parte monumental de la Ciudad de Cáceres, Teatro, Anfiteatro y Museo Nacional de Arte Romano de la ciudad de Mérida.

Por último mencionar diversas actividades de confraternización de una capea con vaquillas en una finca cercana a esta Base Aérea en la que participó el personal de vuelo y mantenimiento de ambos paises, lo que contribuyó aún más a profundizar en la amistad ya existente.

noticiario noticiario noticiario



NUEVO CORONEL DE LA BASE AEREA DE TORREJON Y DEL ALA 12. El Coronel Francisco J. Gómez Carretero se hizo cargo de la Base Aérea de Torrejón y del Ala 12 el día 14 de junio. El Coronel Carretero procede de la Dirección de Sistemas de Malog, donde estuvo encargado de los programas MOPAR (Modernización de Armamento Aéreo) y SARA (Sistema avanzado de Reconocimiento Aéreo). Cuenta en su historial con más de 5000 horas de vuelo y una amplia experiencia como piloto instructor y de combate.

El 17 de junio se constituyen las Juntas Superiores de los Cuerpos Comunes de las FAS y los órganos de evaluación correspondientes. (RD 0832/91; BOD 108).

El 19 de junio se publica el escalafón de las escalas del personal militar profesional de carrera del Ejército de Tierra, de la Armada, del Ejército del Aire y de Cuerpos Comunes de las FAs. (Orden 431/08998/91; BOD 122).

El 28 de junio se promueve al empleo de Teniente General al General de División del Cuerpo General del Ejército del Aire Alfredo Chamorro Chapinal. (RD 1041/91; BOD 130).

VISITA A LA BASE AEREA DE ALBACETE DE LA ACADEMIA DEL AIRE DE TUNEZ. Dentro del programa de su visita a España, los días 18 y 19 de junio visitaron las instalaciones del Ala 14 y de la Maestranza Aérea de Albacete alumnos de la Academia del Aire de Túnez.

Recibidos a su llegada por el Coronel Jefe del Ala14, José Antonio Cervera Madrigal, los visitantes asistieron en sus jornadas de visita a sendas exposiciones sobre las características y particularidades de ambas Unidades recorriendo, posteriormente, sus distintas dependencias.

VISITA DEL MINISTRO DE DEFENSA A LA BASE AEREA DE MORON. El día 19 de junio efectuó una visita a la Base Aérea de Morón, primera de las que realiza a una Unidad de la 2.ª Región Aérea, el ministro de Defensa Julián García Vargas. El ministro, que llegó vía aérea procedente de la Base Aeronaval de Rota, fue recibido por el Jefe del Estado Mayor del Aire, Jefe del Mando Aéreo del Estrecho y Coronel de la Base, rindiéndosele los honores de ordenanza por una Escuadrilla con Bandera y Banda que, posteriormente, tras la Revista reglamentaria, desfiló ante él.

Finalizados los honores de recepción, el MINISDEF asistió con las autoridades militares a una reunión en la que le fueron expuestas las misiones de la nueva Región Aérea del Estrecho así como del Ala 21, al término de la cual, inició un recorrido por la Base, visitando diversas dependencias del Escuadrón de Mantenimiento, alojamientos de tropa y Recreo Educativo del Soldado (R.E.S.), en donde realizó algunas manifestaciones de su visita y ofreció una rueda de prensa para los numerosos enviados de los medios de comunicación nacionales, regionales y locales invitados para dar cumplida información sobre dicha visita.

noticiario noticiario noticiario

INTERCAMBIOS ALA 31-332 SQN DE LA FUERZA AEREA ALEMANA. Dentro del programa de ejercicios e intercambios previstos por el Ejército del Aire en el ámbito OTAN para el año 1991, cuatro aviones C15 (EF-18) y un grupo de profesionales del Grupo 15 del Ala 31 se desplazaron entre los días 10 y 19 de junio a la base alemana de Büchel, próxima a la ciudad de Coblenza, en Renania-Palatinado, junto al Rin, donde se ubica el 332 SQN de la Fuerza Aérea alemana.

En las mismas fechas un grupo de alrededor de 75 pilotos y especialistas del 332 SQN de la Fuerza Aérea alemana permanecieron con cinco aviones Tornado en las instalaciones de la Base Aérea de Zaragoza.

En ambas ocasiones con estos intercambios los pilotos españoles y alemanes han efectuado diferentes misiones, bien en solitario o en conjunto con resultados plenamente satisfactorios.

VISITA DEL RECTOR DE LA UNIVERSIDAD DE LEON A LA ESCUELA DE ESPECIALISTAS DEL AIRE. El día 20 de junio, la Escuela de Especialistas del Aire (futura Academia Básica del Aire) recibió al Rector de la Universidad de León, Julio César Santoyo Mediavilla, quien acompañado de miembros del equipo del Gobierno y varios catedráticos de las escuelas de ingeniería, visitaron las instalaciones.

Fueron recibidos por el Coronel Jefe del Sector Aéreo de León y Escuela de Especialistas, Angel Ignacio Somalo Giménez, quien acompañado por los Jefes de Grupo, impartió un briefing, donde expuso las misiones y características de la Escuela actual y la nueva estructuración que sufrirá con la puesta en marcha a partir de septiembre de la A.B.A. Posteriormente se abrió un interesante debate en el que se intercambiaron distintas propuestas de colaboración Universidad/Academia, en el Area de Personal y Material Docente. Especial atención mereció durante el coloquio la futura Escuela de Ingeniería Aeronáutica y el interés con el que se trabaja por su puesta en marcha.

Terminada la sesión de información y coloquio, los invitados visitaron las instalaciones de la Escuela, deteniéndose especialmente en los Gabinetes de Especialización, Aulas de Inglés e Informática y Zona Deportiva.

Tras serles ofrecido un almuerzo, el Coronel Jefe Escuela, despidió a los Ilustres visitantes, haciendo votos por mantener los contactos y colaboraciones entre ambas Instituciones.

noticiario noticiario noticiario

Foto: Pepe Díaz. RED.

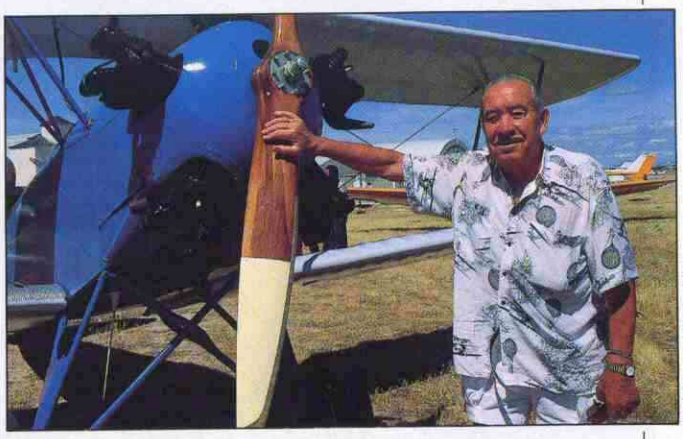


Foto: Pepe Díaz. RED.

PRIMER ANIVERSARIO DE LA FUNDACION INFANTE DE ORLEANS. *El domingo día 7 de julio el aeródromo de Cuatro Vientos fue testigo de la celebración del primer aniversario de la Fundación "Infante de Orleans", organización dedicada a la preservación del patrimonio aeronáutico español.*

La jornada, al igual que todos los primeros domingos de cada mes, se desarrolló como viene siendo habitual, con una demostración aérea de aviones históricos recuperados para el vuelo y que constituyen una excepcional colección, única en su género en España.

En esta importante fecha para la Fundación se contó con la presencia del legendario general alemán Adolf Galland, sin duda la figura más brillante de toda la Fuerza Aérea alemana, quien pasó agradables momentos ante la presencia de estos aviones que abarcan sesenta años de historia aeronáutica, así como con los hombres que han hecho posible su recuperación para el vuelo.

Foto: Pepe Díaz. RED.

INTERCAMBIO CON EL REINO UNIDO. *En el mes de julio, y dentro del Programa de Intercambio anual con el 236 OCU (Operational Convertion Unit) de la RAF, una tripulación de dicho Escuadrón que opera con material "Nimrod-MK II" compartió experiencias, tácticas y muy buenos ratos durante una semana con una tripulación del Ala 22.*

El "Nimrod-MK II", aún cuando su célula es muy antigua y presenta frecuentes problemas de mantenimiento, posee un equipamiento electrónico excepcional, destacando el radar antisubmarino "Searchwater" con el que está pensado dotar al P3B del Ala 22 en su futura modernización.

El 31 de julio se establecen categorías en las que quedan comprendidos los cursos de Perfeccionamiento en las FAs. (Orden 0059/91; BOD 155).

INTERNATIONAL AIR DAY. *El día 7 de agosto, en la Base de St. Maugan de la R.A.F. tuvo lugar la celebración del "International Air Day" a la que asistieron, por parte del Ejército del Aire, un avión P3B del Ala 22, un C14 del Ala 14 y un E25 y un T12 del Grupo de Escuelas de la Base Aérea de Matacán.*

CURSO DE VERANO DE LA UNIVERSIDAD COMPLUTENSE

FEDERICO YANIZ VELASCO
Teniente Coronel de Aviación

DEL 29 de julio al 2 de agosto de 1991, se celebró en Aguadulce (Almería) un curso sobre "Un nuevo orden de Seguridad para Oriente Medio" dentro del programa de Cursos de Verano de la Universidad Complutense. El profesor Antonio Marguina Barrio dirigió el desarrollo de las actividades del curso, presentó a los conferenciantes y moderó los coloquios. Entre las personalidades invitadas al curso y que impartieron conferencias en él, cabe señalar a: Francois Heisbourg (Director del Instituto Internacional de Estudios Estratégicos de Londres), Jorge Dezcallar (Director General para Oriente Próximo del M.A.E.), Ali Desouki (Centro para el Análisis de la Política Exterior de El Cairo), O.M. Derkovski (Subdirector General del Departamento de Oriente Medio del M.A.E. soviético), Aaron Yariv (Director del Instituto Jaffee de Tel Aviv), el general Sánchez Méndez (de la Digenpol), el Príncipe Turki Al Kabir (del MAE Arabia Saudí) y Nabeel Shaath (Director de la Comisión Política del Consejo Nacional Palestino).

La oportunidad del curso era muy grande pues estamos ante la creación de un nuevo orden de seguridad en un área que ha estado sometida a conflictos constantes durante más de medio siglo. La autoridad de los conferenciantes y la sinceridad con que expusieron sus puntos de vista hizo que todos los asistentes pudieran obtener una visión de primera mano sobre la problemática y su posible evolución. La nota común de casi todas las intervenciones fué una esperanza, más o menos matizada, en que con la nueva situación creada en Europa, tanto los EE.UU. como la URSS volcarían sus influencias para sentar en la mesa de negociaciones a las partes interesadas que tendrían que llegar a un acuerdo para escapar de un callejón sin salida que perjudica gravemente a todos los pueblos de Oriente Próximo.

Al curso asistieron cinco profesores de ESA encabezados por el jefe de Estudios Coronel García Rodríguez.

Con ésta participación se sigue una tradición de relaciones entre la Universidad Complutense y la Escuela Superior del Aire. El Sr. Marguina es profesor adjunto honorario de la ESA y cuando en 1990 organizó el curso sobre "Desarme convenciona y seguridad Europea" ofreció al General Goy la oportunidad de que la Escuela participase.

Tanto en agosto de 1990 como este año el interés de las conferencias ha servido a los profesores asistentes para profundizar sus conocimientos en aspectos de gran importancia para la Seguridad Mundial.

noticiario noticiario noticiario

75.000 HORAS DE HERCULES. El día 8 de agosto, el Ala 31 cumplió las 75.000 horas de material T-10 durante la realización de una misión de colaboración con la BRIPAC. El T-10-33 tomaba tierra a las 14:30 horas locales, al mando del Cmte. GG.ES Antonio de la Cruz Puente, 1.º Jesús García González, Sgto. 1.º Francisco M. Flix Miguel y Sgto. Manuel J. Fernández Blas.

A pié de avión se encontraba el General 2.º Jefe del MALEV y Jefe del Sector Aéreo de Zaragoza, Casimiro Muñoz Pérez quien, junto al Coronel Jefe Acctal. del Ala 31 José

junto a su tripulación formada por el siguiente personal: Cmte. Alberto Gallego Cordón, Cap. Manuel Gimeno Aranguez, Cap. Ignacio Delibes Liniers, Cap. Fernando Ferrer Hurtado, Cap. Agustín Fuentes Seijoo (USAF), Tte. Rafael Dobado Molero, Bgda. Domicio Diez Viejo, Sgto. 1.º Mario Guerra Chale, Sgto. María Santiago del Río, recibieron al avión y dieron la enhorabuena a la tripulación. A continuación, en compañía de todo el personal del Grupo 31 y representantes del resto del Ala, se brindó por tal efeméride con una sencilla pero emotiva capa de vino español.

Hay que recordar que el primer C.130-HERCULES arribó en la Base Aérea de Zaragoza el 17 de diciembre de 1973, que fue apodado por los viejos del Escuadrón como el "PINE FOREST" y que transportó desde Atlanta, a todo el personal que desde septiembre de ese mismo año, realizó distintos cursos en la Escuela de Formación Lockheed Georgia Co., ubicada en los enormes sótanos de la gran factoría de Marietta. Desde entonces hasta ahora muchos profesionales han dejado su huella y su esfuerzo para que esta Unidad cumpla los objetivos que le marcan, desplazándose a cualquier parte del mundo donde le necesiten.

VEINTIUN DIAS DE ACTUACION ININTERRUMPIDA DEL 31 GRUPO DE FF.AA.

CON el objeto de prestar apoyo a las Naciones Unidas en el Programa Alimentario Mundial (U.N.W.F.P.), un avión T-10 de Djibouti, completando veintiún días de actuación ininterrumpida, desde el día 29 de julio al 18 de agosto, fechas de salida y regreso a su lugar de destino en la Base Aérea de Zaragoza.

El avión, que ya partió de Zaragoza con un cargamento de la ONU de tiendas de campaña y mantas con destino a Etiopía, tenía en un principio la misión de realizar dos rotaciones diarias transportando alimentos entre Djibouti y Gode (Etiopía) entre los días 1 y 6 de agosto. Formaban parte de un grupo de transporte en el que operaban otros tres "Hércules" civiles, dos de la Ethiopian Air Lines y uno de la compañía Transafic, incorporándose más tarde otros dos aviones del mismo tipo de la Fuerza Aérea Canadiense.

La actividad comenzaba a las 5:30 horas y no se daba por concluida hasta que a las 19:30 se dejaba el avión cargado de combustible para el próximo día. Durante este tiempo se realizaban rotaciones transportando en cada uno 360 sacos de trigo de 50 kg. cada uno, realizándose las operaciones de carga y descarga totalmente a mano por personal pagado por el W.F.P. Esta misión finalizó en el tiempo previsto de seis días, habiéndose transportado 224.640 kg. de trigo, consumiendo 260.000 litros de combustible en un total de 52 horas de vuelo, incluyendo el viaje de posicionamiento de Zaragoza a Djibouti.

En cada vuelo se llegaron a transportar 220 personas junto con sus equipajes.

La descarga, totalmente a mano, se realizaba en quince minutos.

Cuando dada por concluída la misión, se había iniciado la vuelta hacia España, la tripulación recibió por radio la orden de regresar para realizar en esta ocasión el transporte de 3.000 refugiados etíopes. Para ello se establecieron rotaciones diarias desde Djibouti a Dire-Dawa y Adis-Abeba, llegándose en muchos casos a transportar en cada vuelo hasta 220 personas, si bien muchas de ellas eran mujeres y niños y el peso medio estimado no pasaba de los 58 kg. por persona, más unos 40 kg. de equipaje. El día 17 de agosto se daba por concluida esta nueva misión con un resultado de veintitres rotaciones efectuadas a Dire-Dawa y dos a Adis-Abeba durante los cuales fueron transportados 3.159 refugiados etíopes así como 42.200 kg. de equipaje.

El Sargento Perez Auyanet Medalla de Plata en el LXXI Campeonato de España de Atletismo

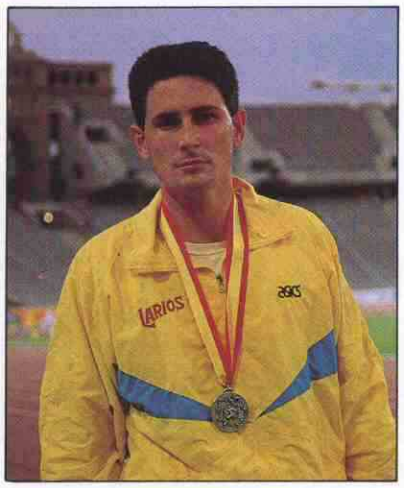
FRANCISCO NUÑEZ ARCOS
Brigada de Aviación MMA
Entrenador Nacional de Atletismo
Fotos del Autor

ENTRE LA ELITE NACIONAL

EN el marco del Estadio Olímpico de Monjuich y en los primeros días del mes de agosto se celebraron los LXXI Campeonatos de España de Atletismo que congregaron en las instalaciones a casi nueve centenares de atletas, que en cinco maratonianas jornadas, distribuidas en tres días, integraron el total del conjunto de pruebas que componen el programa de atletismo.

Con la asistencia de más de quince mil espectadores entusiastas del atletismo, amén de un no controlable número de visitantes esporádicos, turistas en gran parte, compitieron en eliminatorias, semifinales y final, los mejores atletas nacionales, junto con otros internacionales, que pudieron hacerlo dado el carácter abierto de la competición. Así, junto a los nacionales Cacho, Talavera, Antón, Cornet, Sala, Burrel, González... y las féminas Myers, Zúñiga, Barrenechea, Castro... pudimos ver en acción al norteamericano O'-Brien, mejor marca mundial en decatlon 8844 puntos, al ruso Burin 61'64 m. en lanzamiento de disco o a la holandesa Nelli Cooman, 11'48 en 100 m lisos y conocimos a un atleta, lanzador de jabalina, Sargento de Aviación, mecánico de avión, que se desenvolvía con absoluta soltura entre la élite del deporte nacional. Carlos Pérez Auyanet, del club Larios, 26 años, compitió en la última jornada, el domingo 4 de agosto. Tras la primera tanda de lanzamientos, pasa la mejora y consigue, la medalla de plata, tras Julián Sotelo también del Larios, con un mejor lanzamiento de 64'80 metros.

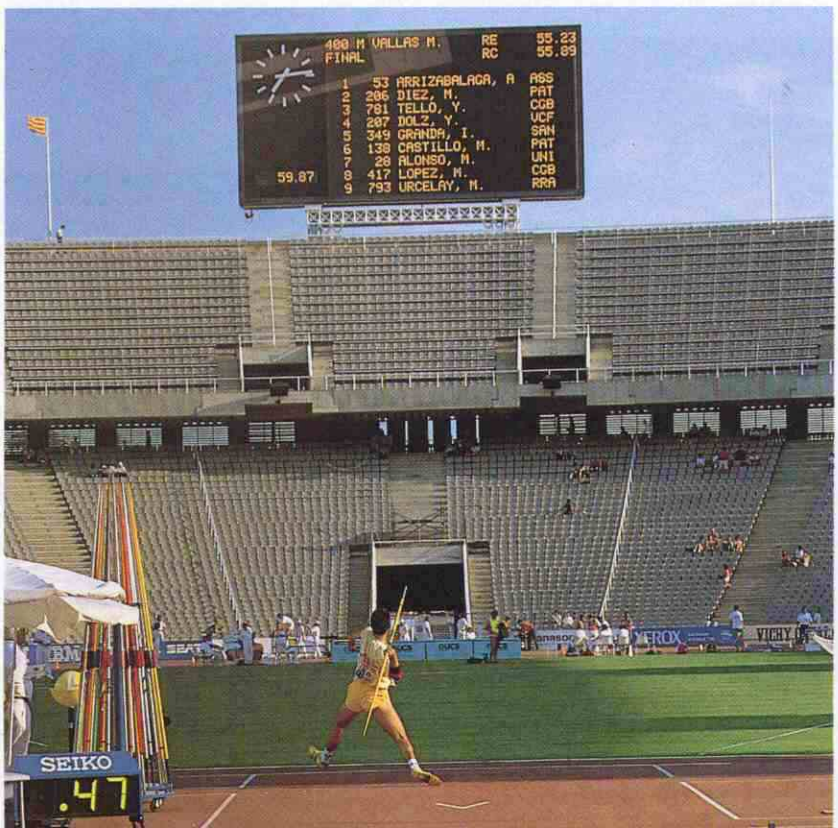
Pérez Auyamet tenía acreditados en el ranking nacional 68'60 m ocupando el 3.° puesto, tras Sotelo y Bassols que en esta ocasión sería bronce a solos seis cm de Pérez.



Sargento MMA Carlos Pérez Auyanet, Subcampeón de España en lanzamiento de jabalina.

"CON AYUDAS PARA ENTRENAR LA MINIMA PARA LA OLIMPIADA ESTA A MI ALCANCE"

Habíamos concertado un encuentro para después de la ceremonia de entrega de medallas; tras posar para las fotos de la prensa, el atleta Pérez procedió a reunirse con nosotros. Vino acompañado de su entrenadora Mayte Monzón, licenciada en Educación Física. En un lugar apartado de la grada del propio estadio charlamos largo y tendido; durante el coloquio tuvimos ocasión de rememorar aventuras deportivas de nuestra etapa activa "Entreno en mi



Fase final de su lanzamiento.

En el podio tras recoger su medalla de plata.

tiempo libre, fuera de la Base" nos decía Carlos; "lo ideal sería doblar el entrenamiento" –entrenar dos veces diarias– apostilla su entrenadora. Su próximo objetivo realizar la marca mínima que le permita participar en los Juegos Olimpicos de Barcelona, pero para ello necesita apoyo y está convencido de que le va a llegar oficialmente "Lo ideal sería un poco de ayuda, de facilidades para entrenar y poder mejorar mis marcas. Pienso que la mínima para la Olimpiada está a mi alcance con un entrenamiento adecuado". En la actualidad se las arregla como puede para conseguir mantener el nivel técnico y físico adecuado. "Para poder asistir a las concentraciones utilizo mi permiso oficial; a veces, si no tengo permiso y no puedo conseguir un cambio de servicio, no asisto a ellas".

El segundo de los lanzamientos, de 64'80 m, el mejor de los efectuados.

Terminamos refiriéndonos a la actividad física dentro de las FAS, particularmente en el seno del Ejército del Aire y concretamente a los Campeonatos Deportivos que este convoca cada año "Es una pena que no haya atletismo en los Campeonatos del Ejército del Aire, yo competí en los dos últimos, antes de suprimirlos, en Salamanca y San Javier".

Nos despedimos del Sargento Pérez Auyanet y de su entrenadora, que han de tomar el avión de regreso a Las Palmas esa misma noche "Mañana entro de servicio, estoy de instructor de reclutas" –nos dijo a modo de despedida–. Esperamos volver a encontrarnos con Carlos Pérez en un estadio en competición deportiva o en Gando, su destino habitual como mecánico de avión en la línea de Mirage F-1.

Enhorabuena por tu medalla de plata y a por la mínima para Barcelona 92. ■

noticiario noticiario noticiario

INTERCAMBIO DE 123 ESCUADRON ESPAÑOL-42 ESCUADRON BELGA. *Dentro del Programa OTAN SQ ECHANGE y entre los días 3 y 12 de septiembre tuvo lugar un intercambio de Escuadrones entre el 123 del Ejército del Aire y el 42 de la Fuerza Aérea belga. Ambos Escuadrones están especializados en la misión de Reconocimiento Aéreo y este intercambio ha servido para integrar las tácticas respectivas y estrechar los lazos de confraternidad entre los integrantes de las Fuerzas Aéreas Aliadas.*

30.000 HORAS DE VUELO SIN ACCIDENTES EN EL ALA 12. El día 12 de septiembre se cumplieron en el Ala 12 30.000 horas de vuelo sin accidentes mayores. El piloto en cuyo vuelo se superó la citada cantidad de horas de vuelo fue el capitán Jose Fernández García en el avión C-15-52. Las 30.000 horas se han realizado en aviones F/RF/-4C Phantom y EF-18 Hornet, ambos construidos por la empresa norteamericana McDonnell Douglas.

El último accidente mayor tuvo lugar el día 5 de febrero de 1985 perdiéndose el avión C12-06, del que afortunadamente pudieron eyectarse los tripulantes, salvando la vida y sufriendo lesiones menores.

El 27 de septiembre se ha promovido al empleo de Teniente General al General de División del Cuerpo General del Ejército del Aire Antonio Espinosa Paredes. (RD 1411/91; BOD 196).

El 27 de septiembre se nombra General Jefe del Mando Aéreo del Estrecho al Teniente General Antonio Espinosa Paredes. (RD 1414/91; BOD 196).

noticiario noticiario noticiario

EJERCICIO TAPON 91. Entre los días 7 al 19 de septiembre tuvo lugar el ejercicio combinado-conjunto "TAPON 91" que tuvo como finalidad el comprobar la capacidad de un dispositivo compuesto por fuerzas de superficie, submarinos, helicópteros y aviones aliados de patrulla marítima para ejercer el control de tráfico submarino, de superficie y aéreo en el Estrecho de Gibraltar y sus accesos, de manera que ninguna amenaza pudiese entrar ni salir del Mediterráneo sin ser detectada y, en su caso, neutralizada.

En esta ocasión, la Base Aérea de Jerez fue la anfitriona de las tripulaciones y aviones de patrulla marítima de Alemania, Canadá, EE.UU., Italia, Países Bajos, Portugal y el Reino Unido, que junto con los P3 del Ala 22 realizaron 450 horas de vuelo para cubrir permanentemente las áreas de patrulla asignadas, estableciéndose 73 contactos, de los que 38 fueron confirmados como submarinos seguros.

RESULTADOS DE UNA CAMPAÑA DE LUCHA CONTRA EL FUEGO. El 43 Grupo de Fuerzas Aéreas ha marcado un nuevo hito en su labor de extinción de incendios forestales durante el verano de 1991.

Dispone de doce aviones CL-215 "Canadair", de ellos diez operativos a lo largo de toda la campaña. Ha efectuado un total de 1987 horas de vuelo, con 667 salidas lo que equivale a una media de ocho/nueve salidas diarias desde que se inició la campaña. El número de cargas de agua efectuadas ha sido de 4.162, con una cantidad de agua lanzada de 24 millones de litros aproximadamente.

Números en actuaciones más destacadas:

LOCALIDAD	HORAS DE VUELO	NUMERO DE CARGAS	SALIDAS	LITROS DE AGUA LANZADOS
VALENCIA	232 h	430	71	2.500.000
ORDESA	64 h	143	17	840.000
RONDA	50 h	90	15	540.000
HUELVA	80h	200	25	1.200.000

SEMANA CULTURAL AERONAUTICA

R.A.M.

El pasado día 12 de septiembre, dentro del marco de las Semanas cultural-aeronáuticas que organiza anualmente el Ejército del Aire, tuvo lugar en la Base Aérea de Los Llanos (Albacete) un festival aeronáutico en el que participaron medios aéreos del Ejército del Aire y la patrulla acrobática "Thunderbirds" de la Fuerza Aérea de los EE.UU. Asistieron entre otras personalidades: el Presidente del Senado, el Presidente de la Comunidad de Castilla-La Mancha, el Embajador de los Estados Unidos de España, la Alcaldesa de Albacete y el Jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire.

Se inició el festival con la actuación de los aviones Mirage F-1 del Ala 14, que realizaron diversas pasadas y maniobras de altas características. A continuación un helicóptero HD-21 "SUPER PUMA" del 801 Escuadrón de FF.AA., realizó una exhibición de salvamento y recuperación de tripulaciones. Seguidamente los componentes de la Patrulla Acrobática de paracaidísmo del E.A. (P.A.P.E.A.), realizaron una completísima y brillante exhibición de paracaidísmo; cerró esta primera parte del festival un CL-215 "Canadair" del 43 Grupo de FF.AA. que efectuó una pasada descargando los 6.000 litros de agua que lleva en su panza.

A continuación los componentes de la Patrulla "Aguila", profesores todos ellos de la Academia General del Aire, surcaron los cielos manchegos demostrando su pericia y profesionalidad en todas las maniobras realizadas dejando admirado al numeroso público asistente, alrededor de 15.000 personas.

Cerró la exhibición aérea la Patrulla "Thunderbirds", de los EE.UU. Esta patrulla es una unidad perteneciente al Tactical Air Command y está compuesta por ocho pilotos (aunque solo seis de ellos vuelan) y 130 personas se encargan de llevar a cabo las tareas propias de 30 campos profesionales distintos.

BREVE HISTORIA DE LOS "THUNDERBIRDS"

Esta patrulla efectuó su primera aparición pública el 1 de junio de 1953 en la Luke Air Force, base de Arizona, como el equipo número 3.600 de Exhibición Aérea. Su primer avión fue el F-84 G "Thunderjet". En 1955 los "Thunderbirds" cambiaron al avión F-84F "Thunderstréak". En 1959 el escuadrón de los "Thunderbirds" se trasladó a su sede actual de Nellís Air Force, base de Nevada. En ese momento, cambiaron el veterano F-84 F por el primer avión de combate supersónico del mundo, el F-100 "Super Sabre" avión que fué utilizado durante 13 años. Después de un breve intervalo durante el cual utilizaron el F-105 "Thunderchief", en 1964 los "Thunderbirds" volvieron a volar los F-100.

El F-4E "Phantom" fué el avión elegido para el período 1969-1973, a partir de 1974, debido a los recortes presupuestarios, pasaron al F-38 "Talon", avión más económico en su mantenimiento y más efectivo en su gasto de combustible amén de tener mayor capacidad que el F-4 "Phantom". Con el avión T-38 "Talon" se efectuaron 600 exhibiciones a lo largo de sus ocho años de servicio.

A partir de 1982 el escuadrón de los "Thunderbirds" opera con el F-16 "Fightiong Falcon", avión utilizado en la actualidad y con el que realizan anualmente alrededor de 80 exhibiciones en todo el mundo y que desde su creación hasta la fecha actual ha llevado a cabo unas 3.055 exhibiciones.

noticiario noticiario noticiario

LA XVII PROMOCION DE LA M.A.U. RENUEVA SU JURAMENTO A LA BANDERA. *El día 22 de septiembre los componentes de la XVII Promoción de la Milicia Aérea Universitaria renovaron su juramento a la Bandera en el Aeródromo Militar de Villafría (Burgos).*

MASTER EN RADIOFARMACIA. Presidido por el General por el General Director Julián Rodríguez Hernández, el día 27 de septiembre se celebró en el Hospital del Aire el acto de apertura del Segundo Ciclo del Master Universitario titulado "Ciencias Radiofarmacéuticas en Medicina Nuclear", otorgándose a los alumnos en el transcurso del mismo el Diploma de capacitación de Supervisor de Instalaciones Radiactivas. Dicho Master está dirigido por Benito del Castillo García (Catedrático de Técnicas Instrumentales y Decano de la Facultad de Farmacia de la Univesidad Complutense de Madrid), por el Prof. José Luis Carreras Delgado (Jefe del Departamento de Radiología y Catedrático de Medicina Nuclear de la Facultad de Farmacia de la Universidad Complutense de Madrid) y por el Capitan de la Escala Superior de Sanidad (Farmacia EA) Rafael Fco. Blasco Ferrándiz, del Servicio de Medicina Nuclear del Hospital del Aire.

Este Master tiene una duracción de tres años y ha sido declarado de interés por diversas sociedades científicas nacionales y extranjeras.

ACTIVIDADES DE LA "PATRULLA ACROBATICA DE PARACAIDISMO DEL EJERCITO DEL AIRE" (P.A.-P.E.A.) EN EL MES DE SEPTIEMBRE. Concluidas las vacaciones estivales, la PAPEA comenzó el día 2 de septiembre su nueva temporada. Además del trabajo diario consistente en una fuerte preparación física, tres saltos diarios y preparación técnico-paracaidista en tierra, ha realizado un total de tres exhibiciones en los siguientes actos:

– Festival Aéreo en la Base Aérea de Albacete, día 12 de septiembre.

Importante exhibición donde la PAPEA demostró nuevamente su elevado nivel frente a la Patrulla Aguila y a los Thunderbirds de los EE.UU.

– Actos de Homenaje a los caídos del E.A. en Villatobas (Toledo), día 13 de septiembre.

Singular y solemne acto que la PAPEA suupo resaltar con gran eficacia.

– Actos de Renovación del Juramento a la Bandera de la XIII de la M.A.U. en Villafría (Burgos), el día 22 de septiembre.

Como es habitual, en las tres exhibiciones la PAPEA demostró su alta preparación conseguida tras años de intenso trabajo y entrenamiento.

El 30 de septiembre se ha suscrito un concierto entre el Ministerio de Defensa y la Universidad Complutense para la utilización de las instalaciones sanitarias del Ejército del Aire con fines docentes. (Resolución 430/39331/91; BOD 198).

EL DIA MAS LARGO

MIGUEL VILLAROYA VILLALTA
Comandante de Aviación

MUCHA gente habrá visto o por lo menos habrá oído hablar de esta famosa película sobre el desembarco en Normandía, pero el día más largo al que nos vamos a referir aquí no tiene nada que ver con operaciones anfibias, aunque si en cierto modo hablaremos de operaciones bélicas puesto que esta nueva misión encomendada al Grupo 31 se desarrolló en un país azotado por el fantasma de una revuelta de tales proporciones que obligó a varios paises a intervenir militarmente en defensa de sus ciudadanos.

Todo empezó un jueves 26 de septiembre por la tarde en que la rutina en la que se encontraba inmersa el Grupo 31 del Ala 31 se vió rota por una llamada al Oficial de Servicio: orden de preparar un avión y una tripulación para que al día siguiente despegase con rumbo al Zaire para transportar alimentos y combustible destinados a la Embajada de España en este país. Además de la carga había que llevar cuatro miembros de los GEO para reforzar el servicio de seguridad de dicha Embajada y en el viaje de regreso evacuar a cuantos ciudadanos españoles lo requiriesen.

La misión era complicada puesto que había de realizarse en el menor tiempo posible ya que la situación en el Zaire, era, cuanto menos, preocupante. Aquellos que hayan estado en las unidades de transporte saben lo difícil que es coordinar todo lo referente a una misión de estas características en las que el trayecto a recorrer es largo e implica sobrevolar muchos paises, y cuando hablamos de Africa sabemos que es especialmente arduo.

No hay nunca problemas totalmente insolubles para el Ala 31 y para aquellos hombres que desde la sombra de los Estados mayores se esfuerzan en allanar el camino para que los Hércules cumplan la misión encomendada. Así pues el avión TL 10.01 despegó al día siguiente y tras una breve escala en Getafe para recoger al personal y la carga, aterrizó en Gando ese mismo día por la tarde.

Hagamos una breve pausa para conocer a los personajes de esta historia. Cuatro pilotos, dos navegantes, dos mecánicos de vuelo y dos supervisores de carga componían la doble tripulación, cuatro miembros de los GEO que partían para Zaire con la difícil tarea de garantizar la seguridad de la Embajada, y el diplomático Alberto Buitrón designado por el Ministerio de Asuntos Exteriores para acompañar al avión y resolver todos los problemas y dificultades con la que pudieran encontrarse. No podemos olvidarnos de los otros tres pilotos, el mecánico de vuelo y el supervisor de carga que partieron en furgoneta de Zaragoza. Continuaron viaje a Gando y esperaron allí pacientemente a que el Hércules regresase para cubrir el último tramo de la misión, de vuelta a Getafe.

Una vez descritos los personajes volvamos al avión. Lo dejamos en Ganado repostando combustible para proseguir la marcha. Allí empiezan a aparecer los problemas: uno de los bidones de combustible que se transportaban perdía gasoil con lo que se decide dejarlo, los GEO no tenían vacuna de la Fiebre Amarilla, imprescindible en el país al que se dirigían, problema que se resolvió gracias a la gra labor de coordinación que realizó el Coronel Vasco, Jefe del Ala 46. Por último llegan noticias de que es imposible trasladar a los refugiados al Aeropuerto de Kinshasa antes de las cinco de la tarde del día siguiente. En las regiones del Africa Ecuatorial la noche se echa encima inexorablemente a las seis de la tarde y la situación en la capital de Zaire impedía la operación nocturna del avión. De esta forma y después de coordinar a través del Ministerio de Asuntos Exteriores con el Embajador en el Zaire, se decide aplazar el despegue al día siguiente para garantizar el éxito total.

Tras unos preparativos que duraron dos horas despegó el día 28 de septiembre a las siete de la tarde. Después de un vuelo de site horas aterrizó en Abidjan (Costa de Marfil) para repostar combustible, cosa que se hizo hasta la máxima capacidad del avión, ya que en Kinshasa no había combustible disponible y se quería asegurar el regreso a Abidjan.

Cumplidos los trámites de plan de vuelos, repostado y pago de tasas aeroportuarias, se despegó dos horas más tarde con rumbo a Kinshasa, siempre con la pequeña duda de si se podría aterrizar allí y que la situación aunque parecía controlada por los paracaidistas francese y belgas podía venirse abajo en cuestión de minutos.

Aproximándose a su destino la tripulación empezó a planear como habría de hacerse la maniobra de aterrizaje; la amenaza probable era que existiesen bandas incontroladas en las proximidades del aeropuerto que disparasen al avión mientras se preparaba para aterrizar, así pues de decidió efectuar una maniobra en espiral sobre la vertical del campo para permanecer el mayor tiempo posible bajo la cobertura de fuerzas amigas, maniobra conocida por su nombre en inglés como "Random Steep".

Es de dominio público que en ocasiones nada sucede como se planea, pues al llegar cerca de Kinshasa se apreció que una densa capa de nubes cubría toda la zona haciendo imposible realizar la maniobra prevista. Con esta meteorología no existía peligro de recibir disparos desde tierra ya que las nubes ocultaban al avión, ahora el peligro era que las radioayudas no funcionasen y no se pudiera aterrizar. Cuando se consiguió establecer contacto con la torre, cuyo controlador era un Capitán de la Legión Extranjera nacido en Tetuán y que saludó al Hércules en un correcto español, no se encontraron mayores dificultades tomando tierra después de catorce horas de haber salido de Las Palmas.

En el aparcamiento fuimos recibidos por el embajador de España en Zaire y por personal de la Embajada escoltados por paracaidistas belgas. Junto a aviones civiles en los que se apreciaban numerosos im-

pactos de bala se encontraban aviones militares de transporte franceses y belgas.

Nuestros 73 refugiados estaban reunidos en una sala del aeropuerto esperando con ansiedad el momento de abandonar el país en el que habían vivido hsta entonces pero en el que no podían permanecer ni un minuto más. Se les informó de que el viaje resultaría largo e incómodo, 18 horas en la cabina de carga de un T-10 no es un viaje de placer, pero no pareció importarles con tal de salir de Zaire después de la desgraciada experiencia que habían pasado.

Dos horas después del aterrizaje y sumando dieciocho horas en periodo de actividad, emprendimos el regreso a España entre las muestras de alegría de los pasajeros. El viaje hasta Abidjan transcurrió sin mas incidencia que los continuos controles de combustible remanente por parte de la tripulación para asegurarse de que no sería preciso efectuar una escala intermedia para repostar.

Cinco horas de vuelo y llegada de nuevo a la capital de Costa de Marfil donde fuimos recibidos por personal de la Embajada de España, antiguos conocidos de la tripulación dado que ésta era una escala habitual de los Hércules en los viajes a Nambia. Gracias al buen hacer del Cuerpo Diplomático nos espera allí "catering" suficiente para pasaje y tripulación, que fue recibido con alegría por todo el mundo ya que alguno de los pasajeros no había comido en tres días. Después de dos horas de trámites el avión remontó otra vez el vuelo, para los pasajeros el destino Las Palmas significaba volver a pisar territorio nacional, para la tripulación el relevo después de 32 horas de actividad ininterrumpida.

La llegada a Gando fue acompañado por una débil pero pertinaz lluvia a pesar de la cual esperaban al Hércules un comité de recepción con todos los detalles dispuestos, incluyendo una crema caliente para todo el pasaje.

Con nueva tripulación y la anterior figurando esta vez como pasaje se emprendió la marcha hacia Getafe, base a la que se llegó a las cinco de la mañanma del día 30. Alli se produjeron escenas entrañables al reunirse los pasajeros con familiares y amigos que a pesar de los intempestivo de la hora habían acudido a recibirles.

Tras cortos trámites se emprendió la marcha y a las 08:00 se llegaba de nuevo a casa.

El día más largo fueron en realidad 39 horas de actividad sin interrupción desde el despegue de Gando hasta el aterrizaje en Zaragoza. Veintinueve horas lo fueron de vuelo y el resto de actividad en tierra. Descanso a bordo, relevos de tripulación, alimentación correcta y estricta disciplina permitieron, manteniendo un nivel de seguridad adecuado, completar una misión humanitaria mas de las muchas realizadas por el Ala 31, estavez con las botas (y el monp de vuelo) puestas durante tres días.

noticiario noticiario noticiario

NUEVO VIDEO EDITADO POR EL ESCUADRON 123. Con el título de "Volando en el Phantom" el Escuadrón 123 ha editado un vídeo con el que se pretende difundir todas aquellas sensaciones que únicamente las tripulaciones aéreas de la Unidad pueden disfrutar al volar en un avión tan legendario como el CR-12. El vídeo es una coproducción realizada en su totalidad por pilotos alemanes y españoles de la Aufklärungsgeschwader 51 y del Escuadrón 123 y ha sido rodado en las bases aéreas de Bremgarten y Torrejón así como en los destacamentos alemanes en Goose Bay (Canadá). El hecho de estar realizado por pilotos ha permitido incluir escenas tan espectaculares como inéditas y así se puede disfrutar de la propia visión del piloto volando en el interior de un valle a 540 Kts. y a 50 pies de altura o de un avión realizando figuras acrobáticas visto desde otro avión en formación cerrada. Técnicamente la producción tiene algunas deficiencias como consecuencia de la falta de experiencia en el campo de la imagen por parte de las tripulaciones, pero el resultado es lo suficientemente digno y original para que este documento gráfico sirva para dar a conocer algunos de los aspectos más atractivos de la Aviación de Combate.

UN SARGENTO DEL EJERCITO DEL AIRE SUBCAMPEON DEL MUNDO DE LA CARRERA MILITAR DE LOS 100 KM. El Sargento 1° del Ejército del Aire Javier Arroyo Sánchez, destinado en la Escuadrilla "Plus Ultra" de la Guardia Real obtuvo el segundo puesto en la carrera militar de 100 Km. celebrada en Biel-Bienne (Suiza), logrando el título de Subcampeón del mundo de esta especialidad.

En el año 1991 han participado ejércitos de catorce naciones, sumando un total de 51 patrullas y la peculiaridad de esta prueba es que cada equipo lo componen dos hombres, el recorrido es nocturno y es obligatorio el uso de uniforme de instrucción como prenda deportiva.

El plan de entrenamiento específico llevado a cabo por el nuevo subcampeón mundial ha contado con el asesoramiento técnico y entusiasta de los profesores de la Escuela Central de Educación Física y como muestra basta decir que durante los seis meses de entrenamiento para esta prueba ha recorrido 4.000 km. y ha participado en tres maratones, efectuando antes en cada uno de ellos un recorrido previo de treinta kilómetros para continuar luego con la distancia reglamentaria de la competición.

DOSSIER

Desarrollo de la Nueva Organización del Ejército del Aire

EN el número correspondiente a junio de 1990 y como consecuencia del Real Decreto 1207/1989, publicábamos un dossier en el que se reflejaba cómo quedaba constituido, a partir de entonces, el Ejército del Aire, después de establecer una estructura básica similar en los tres ejércitos, respetando las peculiaridades propias de cada uno y atendiendo a criterios de operatividad, unidad de acción, homogeneidad, facilidad de coordinación y agilidad en los círculos de relación. De acuerdo con ello, el Ejército del Aire quedaba constituido por el Cuartel General, la Fuerza y el Apoyo a la Fuerza, fijándose asimismo de un modo general la composición del primero y tercero de estos grandes apartados.

Consecuencia de todo lo anterior es que el pasado año tomaba carta de naturaleza esta nueva organización según lo publicado en la Orden Ministerial 23/1991, de 12 de marzo, en la que ya se desarrollaban las estructuras del Cuartel General, de la Fuerza y del Apoyo a la Fuerza dentro de nuestro Ejército del Aire.

Pensamos que este primer número del año sería un buen escaparate para presentar este dossier, donde una vez más, Revista de Aeronáutica y Astronáutica ha sentido la inquietud de transmitir a los profesionales del Ejército del Aire cómo es la nueva estructura así como las características más destacadas que la diferencian con la anterior. Para ello ha reunido a un equipo de verdaderos especialistas del tema, quienes han dividido el trabajo en los siguientes artículos:

– "Los orígenes de la nueva organización", del Coronel Juan Delgado Rubí, quien a través del tiempo analiza la diferente legislación para así comprender mejor las variaciones que han ido introduciéndose hasta llegar a la actual.

– "El Cuartel General del Ejército del Aire (CGEA)", es el tema que expone el Teniente Coronel José Grau Cerdán y donde da buena cuenta de todos los cambios más significativos que se introducen en el conjunto de órganos que asisten al Jefe del Estado Mayor con funciones de apoyo a la decisión, dirección, administración y control.

– "La Fuerza Aérea en el Ejército del Aire", donde su autor, el Coronel Juan Delgado Rubí, la califica ya desde un principio como la portadora de las modificaciones más profundas, originadas fundamentalmente por el cambio introducido en su empleo.

– "El Apoyo a la Fuerza en el Ejército del Aire", artículo en el que el Teniente Coronel Jesús Zuazu Nagore analiza el conjunto de los órganos responsables de la dirección, gestión, administración y control de personal y del apoyo logístico para que el Ejército del Aire pueda cumplimentar los cometidos asignados.

Los orígenes de la nueva organización

JUAN DELGADO RUBÍ
Coronel de Aviación

EL pasado 1991 ha visto la luz la nueva organización de nuestro Ejército, plasmada en la Orden Ministerial 23/1991, de 12 de marzo, por la que se desarrolla la estructura del Cuartel General, la Fuerza y el Apoyo a la Fuerza en el Ejército del Aire.

Esta Orden Ministerial no es una idea feliz que achacar a alguien en particular, es una consecuencia de las distintas disposiciones que desde hace algunos años han venido publicándose y cuyo conocimiento es fundamental para conocer la necesidad del cambio y su contenido.

Los sucesivos desarrollos, tomando como punto de partida la Ley 6/1980, son los que se van a analizar para llegar a comprender las variaciones que se van introduciendo en la organización militar, paso a paso, hasta alcanzar la actual.

LEY ORGANICA 1/1984

QUE modifica la Ley Orgánica 6/1980, por la que se regulan los criterios básicos de la defensa nacional y la organización militar, y que en el artículo once bis, apartados 1, 3 y 7, al referirse al Jefe del Estado Mayor de la Defensa establece:

1. ... es el principal colaborador del Ministro de Defensa, de quien depende orgánica y funcionalmente, en el *planeamiento y ejecución de los aspectos operativos de la política militar.*

3. El Gobierno, en tiempo de guerra, podrá nombrar *General Jefe del Mando Operativo de las Fuerzas Armadas* al Jefe del Estado Mayor de la Defensa, *quien ejercerá* bajo la autoridad del Presidente del Gobierno, *la conducción de las operaciones militares.*

7. c) *Ejercer el mando de los Unificados y Especificados y, en su caso, delegarlo en el Jefe del Estado Mayor del Ejército que conviniera.*

REAL DECRETO 1/1987

DETERMINA la Estructura Orgánica Básica del Ministerio de Defensa y en el artículo 6, apartado dos, puntos 3, 4, 5, 6 y 12, al tratar del Jefe del Estado Mayor de la Defensa establece:

3. *Supervisar,* por delegación del Ministro, *el estado de adiestramiento y eficacia operativa de las Fuerzas Armadas,* de acuerdo con las directrices que someta a su aprobación.

4. *Proponer la creación y composición de los mandos operativos,* unificados o especificados, *precisos para la ejecución del Plan Estratégico Conjunto y ejercer el mando de los mismos o delegarlo,* en su caso *en el Jefe del Estado Mayor del Ejército que en cada caso considere más oportuno.*

5. *Elaborar y proponer al Ministro los documentos y directivas operativas y logísticas necesarias para el planeamiento de las operaciones militares a realizar por los mandos unificados y especificados en el desarrollo del Plan Estratégico Conjunto, así como aprobar, coordinar y revisar dichos planes de operaciones.*

6. *Llevar a efecto,* llegado el caso, *la conducción estratégica de las operaciones militares, asistido por los Jefes de los Estados Mayores del Ejército de Tierra, la Armada y el Ejército del Aire.*

12. Programar, dirigir y conducir la realización de ejercicios que permitan evaluar la eficacia de los planes en vigor.

ORDEN MINISTERIAL 7/1989

POR la que se constituye la estructura de Mando Operativo de las Fuerzas Armadas, que en el artículo 1 determina:

1. *Para la ejecución del Plan Estratégico Conjunto se constituyen los Mandos Operativos Principales siguientes:*

- Mando Operativo Terrestre.
- Mando Operativo Naval.
- Mando Operativo Aéreo.
- Mando Unificado de Canarias.

En el artículo 2, puntos 1 y 2, establece:

1. *Los Comandantes en Jefe de los Mandos Operativos Principales serán responsables del cumplimiento de las misiones operativas que les asigna el Plan Estratégico Conjunto, con las fuerzas y en las zonas geográficas y condiciones determinadas en dicho documento.*

2. *Los Comandantes en Jefe de los Mandos Operativos Principales dependerán del Jefe del Estado Mayor de la Defensa para el planeamiento y ejecución de las misiones operativas asignadas, así como para la realización de ejercicios específicamente orientados a la evaluación de los planes operativos en vigor.*

Y en el artículo 4:

1. *Cuando el nombramiento de Comandante en Jefe de alguno de los Mandos Operativos Terrestre, Naval o Aéreo recaiga en una autoridad distinta a los Jefes de los Estados Mayores del Ejército de Tierra, la Armada y el Ejército del Aire, la dependencia operativa de aquellos respecto al Jefe del Estado Mayor de la Defensa, en tiempo de paz, salvo para la realización de los ejercicios a que se refiere el artículo 2, se establecerá a través del Jefe del Estado Mayor del Ejército respectivo.*

REAL DECRETO 1/1987

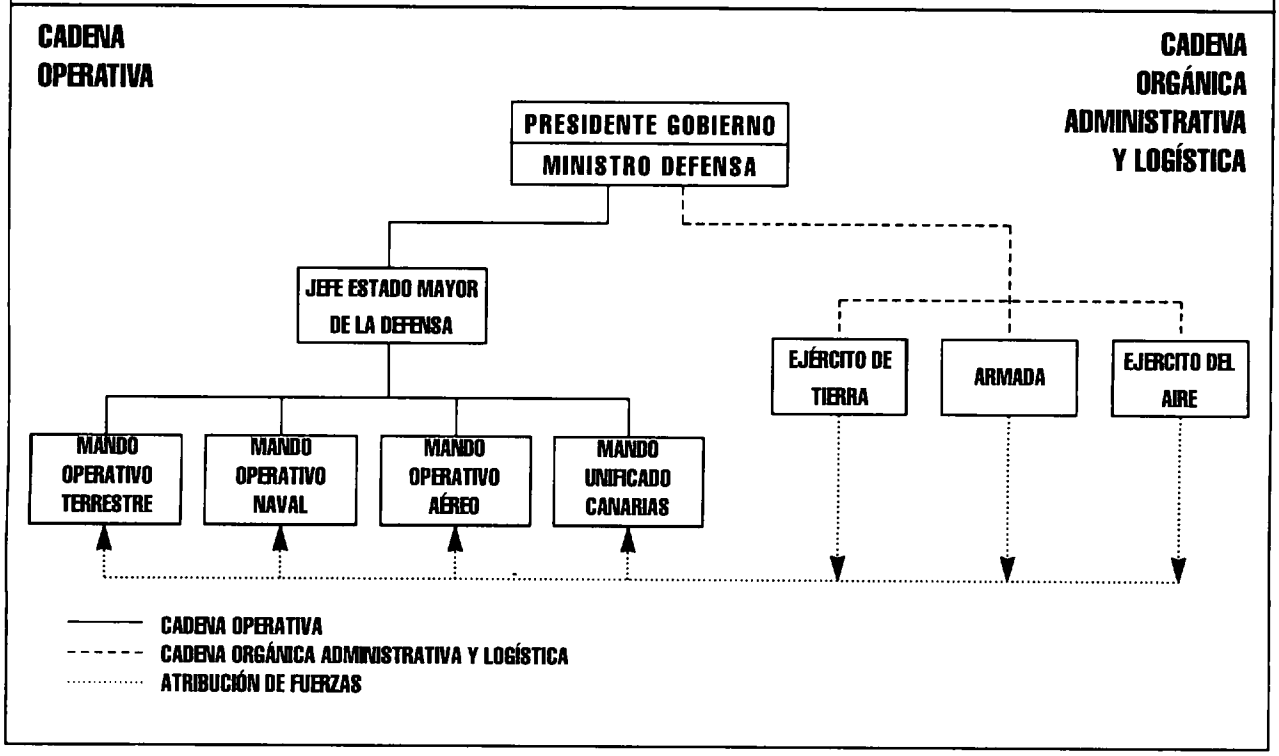
PARA continuar se hace necesario volver a esta disposición, en cuyo artículo 18, apartado 4, puntos 3, 4 y 5, y en relación con las funciones que señala a los Jefes de los Estados Mayores del Ejército de Tierra, la Armada y Ejército del Aire, establece:

3. Organizar, adiestrar, equipar, administrar y proporcionar apoyo logístico a las *Fuerzas de su Ejército asignadas a los Mandos Operativos, unificados o especificados, dependientes del Jefe del Estado Mayor de la Defensa.*

4. *Formular,* de acuerdo con las directivas que reciban del Ministro, *los planes de empleo de las Fuerzas de su Ejército no asignadas a dichos Mandos Operativos.*

5. *Establecer y hacer cumplir los planes orgánicos, de instrucción y adiestramiento, logísticos y de preparación y formación correspondientes a su Ejército,* en el marco general del Departamento.

CUADRO NUM. 1



REAL DECRETO 1207/1989

POR el que se desarrolla la estructura básica de los Ejércitos, que en el artículo 6, punto 3, al tratar de la Fuerza establece:

3. Los Jefes de los Estados Mayores del Ejército de Tierra, de la Armada y del Ejército del Aire, *mantendrán una estructura de sus respectivas Fuerzas de forma tal que se garantice en todo momento la posibilidad de asignación total o parcial de las mismas a los Mandos Operativos; todo ello sin perjuicio de las responsabilidades que,* en cualquier caso, *deben asumir en la preparación, administración y apoyo a dichas Fuerzas.*

CONCLUSIONES

ESTE repaso a la legislación pone de manifiesto que, por un lado, el Jefe del Estado Mayor de la Defensa se configura como Jefe de la cadena operativa de las Fuerzas Armadas y que la ejecución de las operaciones militares la llevarán a cabo los Mandos Operativos de él dependientes, con las Fuerzas, en las zonas geográficas y en las condiciones que determine el Plan Estratégico Conjunto.

Por otro lado, los Jefes de los Estados Mayores del Ejército de Tierra, la Armada y del Ejército del Aire le asistirán en la conducción estratégica de las citadas operaciones y que como Jefes de los Ejércitos respectivos solamente emplearán aquellas Fuerzas residuales de su Ejército que no hayan sido asignadas a los Mandos Operativos.

Finalmente, las Fuerzas deben estar estructuradas de tal forma que puedan ser asignadas, total o parcialmente, a los Mandos Operativos y que su preparación, administración y apoyo son responsabilidad de los Jefes de los Estados Mayores respectivos, lo que conduce a otra cadena, la orgánico-administrativa y logística (Cuadro núm. 1).

REFLEXIONES FINALES

QUEDA todavía responder a dos cuestiones que sin lugar a dudas representan, en buena medida, las ideas básicas sobre las que se asienta la nueva organización:

– En tiempo de guerra, ¿los Jefes de los Estados Mayores de los Ejércitos podrán asistir al Jefe del Estado Mayor de la Defensa en la conducción estratégica de las operaciones y a la vez dirigir estas como Jefes de los Mandos Operativos?.

Pudiera ser, pero no parece viable estar en dos sitios a la vez, en cuyo caso si han ejercido como Comandante en Jefe del Mando Operativo respectivo se deberá nombrar a otro como tal, en el momento más delicado.

De ahí que el Ejército del Aire haya optado por nombrar un Comandante en Jefe del Mando Operativo Aéreo distinto del Jefe del Estado Mayor.

– ¿Hay tanta Fuerza como para pensar que no estaría asignada en su totalidad a los Mandos Operativos?

La respuesta parece evidente, nuestra Fuerza Aérea no es excesivamente numerosa y la necesidad de ella para operaciones aeroterrestres, aeronavales y las puras aéreas de superioridad, hace pensar que la no asignada apenas si tenga entidad, no ya por su número sino también por sus características y, en consecuencia ¿qué operaciones llevará a cabo el Jefe del Estado Mayor con ella?.

Estos condicionantes y la responsabilidad de continuar preparando y apoyando a la Fuerza asignada a los Mandos Operativos nos lleva a la nueva estructura, que permitirá actuar el Ejército del Aire sin posteriores cambios de organización al pasar de situación de paz a crisis o guerra, y tanto si la Fuerza es asignada íntegramente a los Mandos Operativos desde el momento inicial, como si lo es secuencialmente y para determinadas operaciones puntuales.

Queda una última observación, y está relacionada con los distintos enfoques que cada Ejército pueda dar a su organización, pero que en definitiva será de tal naturaleza que asegure la asignación de sus Fuerzas, en óptimas condiciones de preparación y apoyo.

En esta situación, el desarrollo de la organización del Ejército del Aire, basada en los criterios establecidos y reflejada en la Orden Ministerial 23/1991, se plasma en la revisión de las Instrucciones Generales 10-2, 10-5 y 10-6, correspondientes respectivamente a la estructura orgánica del Cuartel General, la Fuerza y el Apoyo a la Fuerza del Ejército del Aire.

No puede asegurarse a priori que una organización es buena o mala. Su funcionamiento y el devenir demostrarán si es acertada, y, sin lugar a dudas, siempre habrá que retocarla a fin de que se acerque lo más posible al ideal con que se pensó.

Sin embargo, y con todo lo que ello supone, no es lo más importante. Lo que realmente resulta esencial es pensar que es la única organización que existe y tomar conciencia de ello, poner todo el esfuerzo que sea capaz de dar y sentirla funcionar, y lo hará en la medida en que le prestemos nuestro apoyo.■

El Cuartel General del Ejército del Aire (CGEA)

JOSE GRAU CERDAN
Teniente Coronel de Aviación

EL Real Decreto 1207/1989, sobre estructura básica de los Ejércitos establece que un Cuartel General está constituido por un conjunto de órganos de asistencia al Jefe del Estado Mayor, con funciones de apoyo a la decisión, dirección, administración y control.

La Orden Ministerial 23/1991 desarrolla la disposición anterior, pero en algunos aspectos hay que recurrir a otras disposiciones que complementen el contenido de ésta para una mejor comprensión de la nueva organización (Cuadro núm. 1) y cuyo desarrollo se verá plasmado en la revisión de la IG-10-2, que actualmente se encuentra en proceso de regulación orgánica en el Ministerio de Defensa.

EL JEFE DEL ESTADO MAYOR DEL EJERCITO DEL AIRE (JEMA)

A tenor de lo dispuesto en la Ley Orgánica 6/1980, modificada por la del mismo rango 1/1984, el Jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire ejerce el mando del Ejército del Aire y le corresponde, fundamentalmente, asesorar e informar al Ministro de Defensa en cuanto a:

a) Estado de eficacia del Ejército del Aire en relación con los recursos que le hayan sido proporcionados.

b) Necesidades de todo orden para el cumplimiento de su misión.

c) Repercusión de todo lo anterior en la política militar y de defensa.

El JEMA forma parte de la Junta de Defensa Nacional, órgano superior asesor y consultivo del Gobierno en materia de Defensa Nacional. Asimismo, forma parte de la junta de Jefes del Estado Mayor, órgano colegiado de asesoramiento militar del Presidente del Gobierno y del Ministro de Defensa, en todo aquello que se refiera a la evaluación y conducción estratégica de las operaciones militares y a las medidas necesarias para asegurar que los Ejércitos mantengan en todo momento la máxima eficacia operativa conjunta en relación con los recursos que les hayan sido proporcionados.

Como órgano de asistencia inmediata, el Jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire cuenta con una Secretaría Particular.

GABINETE DEL JEMA (GAB)
(Cuadro núm. 2)

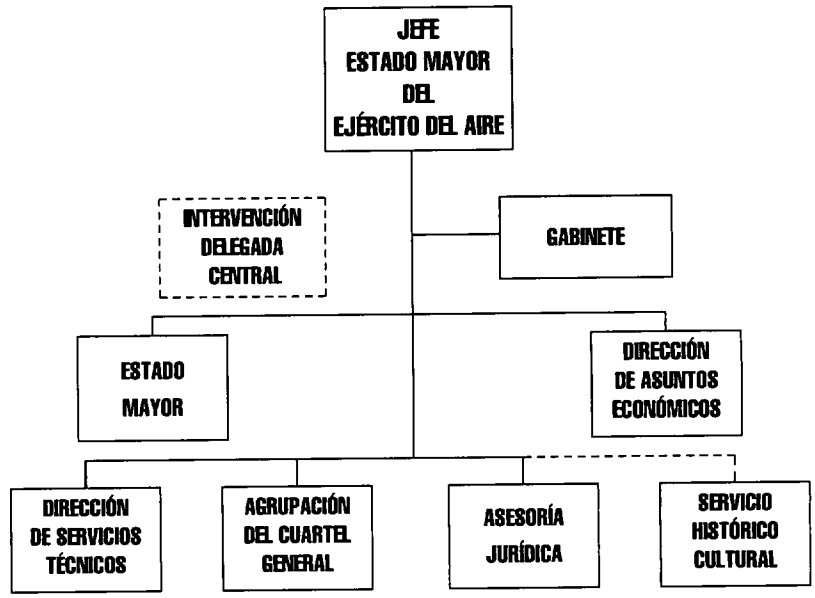
EL Gabinete tiene como misión específica la preparación y estudio de los asuntos no atribuídos específicamente a los restantes organismos del Cuartel General.

Entre sus cometidos se incluyen las actividades de protocolo y relaciones públicas, manteniendo en estos aspectos una dependencia funcional de la Dirección General de Relaciones Informativas y Sociales de la Defensa.

Su antigua denominación era la de Secretaría Militar del Aire.

CUADRO 1

CUARTEL GENERAL DEL EJÉRCITO DEL AIRE



ESTADO MAYOR DEL EJERCITO DEL AIRE (EMA)
(Cuadro núm. 3)

ES el principal órgano auxiliar de mando del JEMA, responsable de proporcionarle los elementos de juicio necesarios para fundamentar sus decisiones, traducir éstas en órdenes y velar por su cumplimiento.

Su Jefatura será ejercida por el Segundo Jefe del Estado Mayor (SEJEMA).

La Secretaría de Estado Mayor, además de realizar los cometidos que le son propios, auxilia directamente al Segundo Jefe del Estado Mayor, se encarga del trámite de los asuntos no específicos de las Divisiones y tiene a su cargo las funciones de apoyo al Consejo Superior del Ejército del Aire.

División de Planes (DPL)

Es el organismo responsable de elaborar y actualizar los documentos correspondientes, responsabilidad del Ejército del Aire, en el proceso de planeamiento de la Defensa Militar y en el de los planes del Ejército del Aire a medio y largo plazo; así como la definición inicial, seguimiento y coordinación de los programas de ellos derivados.

La diferencia principal con respecto a su anterior estructura radica en la creación de la Sección de Mando y Control, encargada de la elaboración de los planes correspondientes a dichos Sistemas; así mismo, pierde las Secciones de Estadística e Investigación Operativa, funciones que por el Real Decreto 1207/1989 pasan a la Dirección de Servicios Técnicos.

División de Organización (DOR)

Es el organismo responsable de elaborar y desarrollar el Plan Orgánico, estudiar y perfeccionar continuamente la organización, determinar y confeccionar los planes, directivas y normas sobre necesidades, reclutamiento y distribución de personal, así como realizar el informe previo de las disposi-

Las unidades aéreas, como el 45 Grupo, que antes dependían de la Agrupación del C.G., lo hacen ahora orgánicamente del MACEN.

ciones de carácter general que afecten al Ejército del Aire en su conjunto.

Es de destacar que cambia de denominación, perdiendo la antigua de ORGANICA y adoptando la actual, por ser más coherente con la función que desempeña. Pierde la Sección de Informática que también pasa a formar parte de la Dirección de Servicios Técnicos.

División de Información (DIF)

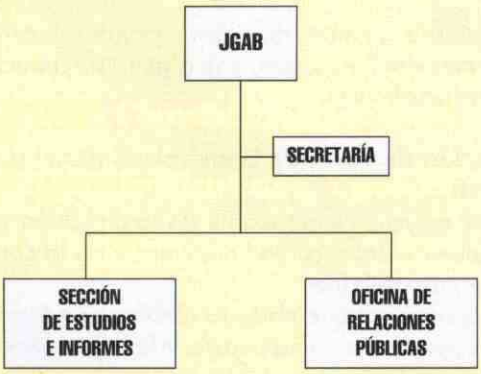
Es el organismo responsable de la evaluación contínua de los riesgos, de facilitar el desarrollo de las relaciones internacionales del Ejército del Aire y de recepcionar, custodiar y difundir la documentación OTAN.

Es de nueva creación, formada a partir de la Sección de Inteligencia que se integraba en la antigua División de Operaciones y de la Sección OTAN que no se incluía en ninguna de las Divisiones del Estado Mayor.

CUADRO 2

CUARTEL GENERAL DEL EJÉRCITO DEL AIRE

GABINETE



División de Operaciones (DOP)

Es el organismo responsable de formular la doctrina de empleo de los medios del Ejército del Aire, así como de la elaboración y desarrollo de los planes generales de instrucción y adiestramiento, de seguridad y defensa, de telecomunicaciones y guerra electrónica, de las Unidades Aéreas atribuidas o no a Mandos Operativos, y los planes de operaciones de las no atribuídas a dichos Mandos. También le corresponde la responsabilidad de ejercer el control de los citados planes a fin de evaluar continuamente el nivel de preparación de la Fuerza Aérea.

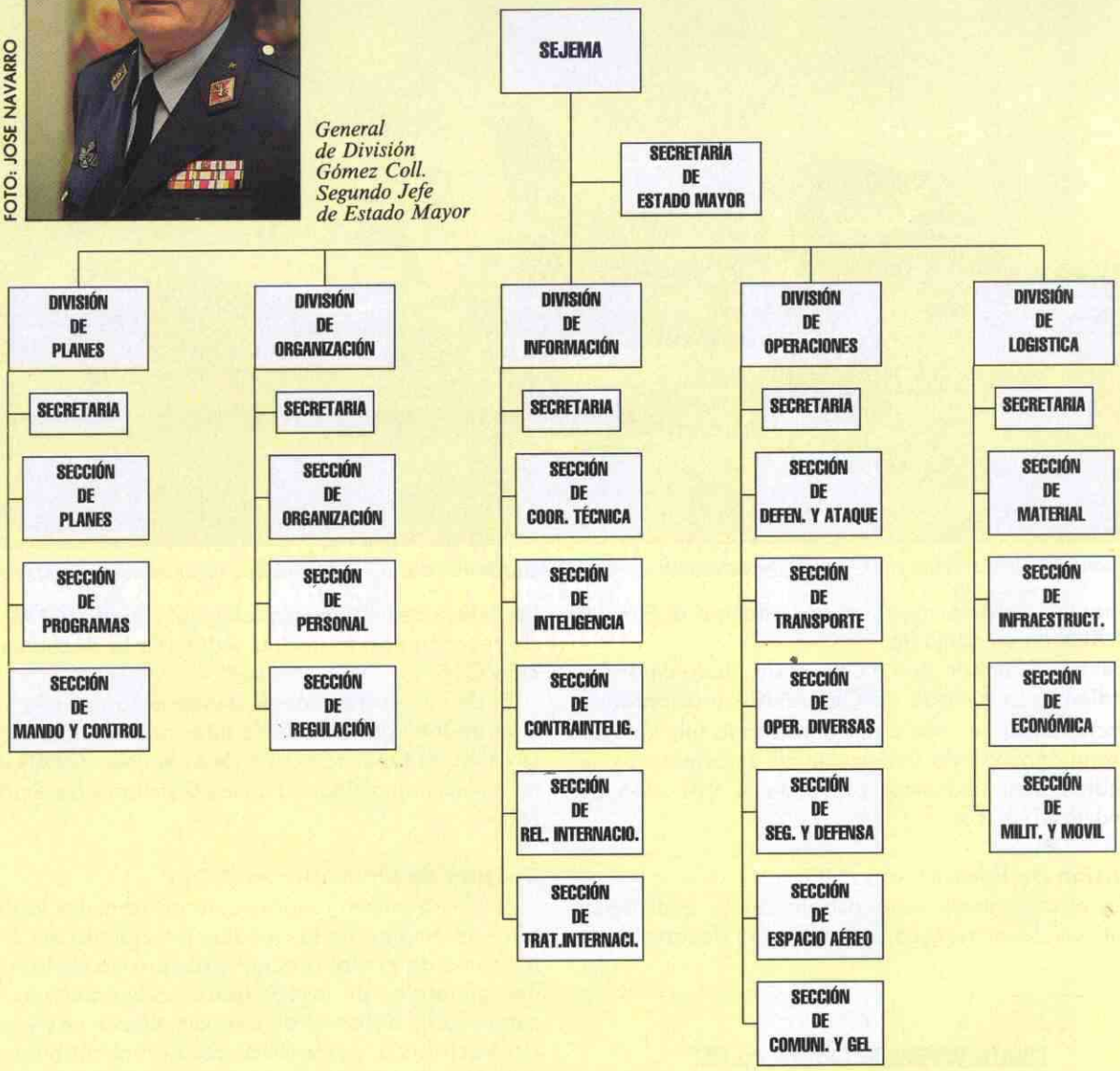
Es la División que más transformación sufre ya que debido a la nueva estructura de la Fuerza Aérea debe elaborar y desarrollar los planes de instrucción de las Unidades Aéreas, que antes llevaban a cabo los Mandos Aéreos a fin de que todas las Unidades dotadas de un mismo tipo de material tengan los mismos planes para el entrenamiento en el mismo tipo de misiones. Ya se ha mencionado con anterioridad que pierde la Sección de Inteligencia.

FOTO: JOSE NAVARRO

General de División Gómez Coll. Segundo Jefe de Estado Mayor

CUADRO 3

CUARTEL GENERAL DEL EJÉRCITO DEL AIRE
ESTADO MAYOR



División de Logística (DLO)

Es el organismo responsable de elaborar y desarrollar doctrina, planes y directivas en el área logística (económica, de material e infraestructura), y evaluar continuamente el nivel de eficacia del Apoyo a la Fuerza.

Con respecto a su antigua estructura pierde las Secciones de Personal y de Normalización y Catalogación que pasan respectivamente a la División de Organización y al Mando del Apoyo Logístico.

Quizás, lo más importante que afecta al Estado Mayor, sea el que no lleve a cabo tareas de mando, ejecución o gestión, que corresponden a otros organismos del E.A. y que, con alguna frecuencia, venía desarrollando.

Dirección de Asuntos Económicos (DAE) (Cuadro núm. 4)

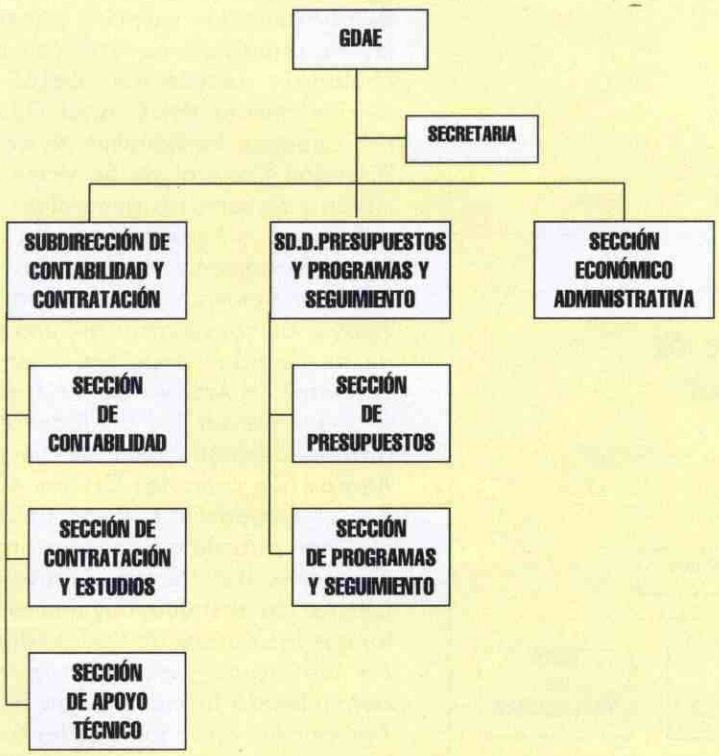
ES el órgano responsable de la dirección y coordinación del recurso financiero y de la contratación y contabilidad.

Le corresponde también la elaboración técnica del anteproyecto del presupuesto y la centralización de toda la información tanto sobre la previsión y

El 43 Grupo seguirá dependiendo funcionalmente de la Agrupación hasta que se les asigne otra dependencia de este tipo.

CUADRO 4

CUARTEL GENERAL DEL EJÉRCITO DEL AIRE
DIRECCIÓN DE ASUNTOS ECONÓMICOS



ejecución de los programas como del presupuesto. Asimismo, es órgano asesor del Jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire.

Le corresponde la administración de los recursos financieros que tenga asignados y la de los no asignados a otros órganos.

Depende funcionalmente de la Dirección General de Asuntos Económicos.

Al igual que la Dirección de Servicios Técnicos y el resto de las Direcciones que componen el Apoyo a la Fuerza, se estructura en Subdirecciones a fin de que exista una analogía con la organización de otros Departamentos de la Administración del Estado.

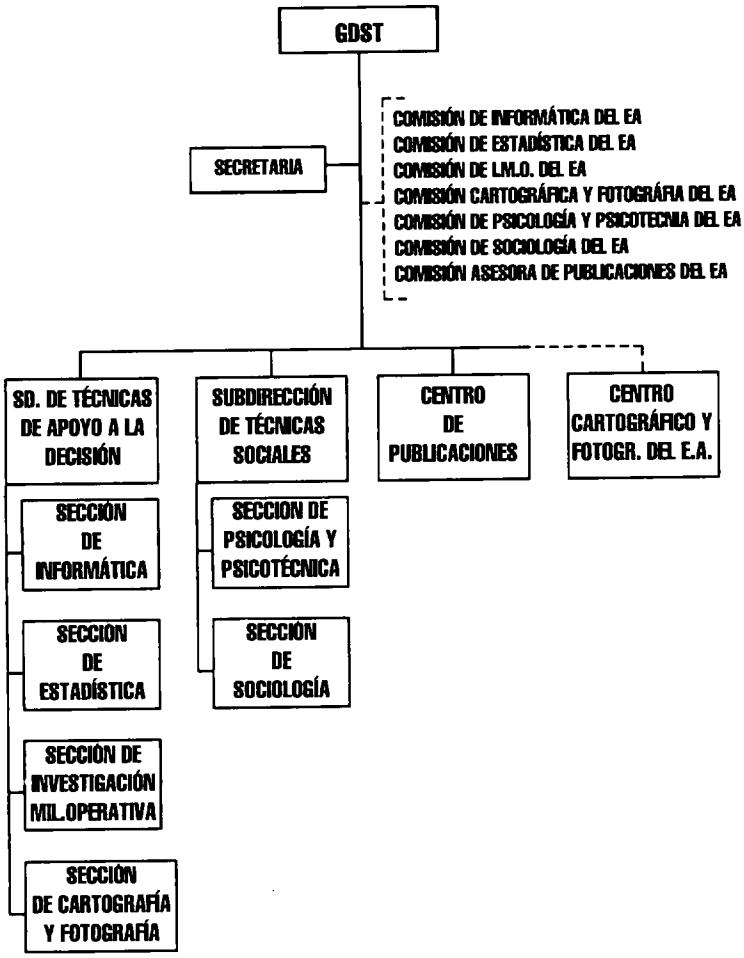
Pierde la Sección de Patrimonio que se incluye en la Dirección de Infraestructura del Mando del Apoyo Logístico.

DIRECCION DE SERVICIOS TECNICOS (DST) (Cuadro núm. 5)

DE nueva creación en virtud del Real Decreto 1207/1989, es el órgano responsable de la dirección, coordinación y, en su caso, la ejecu-

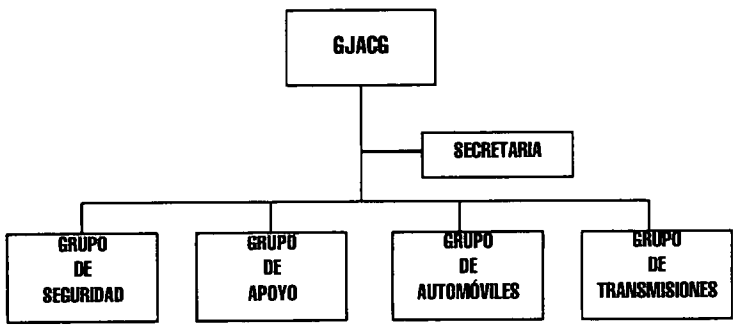
CUADRO 5

CUARTEL GENERAL DEL EJERCITO DEL AIRE
DIRECCIÓN DE SERVICIOS TÉCNICOS



CUADRO 6

CUARTEL GENERAL DEL EJÉRCITO DEL AIRE
AGRUPACIÓN DEL CUARTEL GENERAL



ción en materia de informática, investigación militar operativa, estadística, cartografía y publicaciones.

Asesora al Jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire y depende funcionalmente de la Secretaría General Técnica.

Se ha formado por inclusión de las Secciones de Informática, Estadística, Investigación Militar Operativa y parte de la Sección de Espacio Aéreo (cartografía no operativa), del Estado Mayor, de la antigua Secretaría Militar del Aire (publicaciones) y del Mando de Personal (psicología).

También se estructura en Subdirecciones y cuenta con Comisiones que entienden en cada una de las materias de la que es responsable.

Forma parte de la Dirección de Servicios Técnicos, en calidad de órgano adscrito, el Centro Cartográfico y Fotográfico del Ejército del Aire, que en materias docentes depende funcionalmente del Mando de Personal a través de la Dirección de Enseñanza.

AGRUPACION DEL CUARTEL GENERAL DEL EJERCITO DEL AIRE (ACG) (Cuadro núm. 6)

ES el órgano responsable de proporcionar los servicios generales, de seguridad, apoyo y comunicaciones necesarios para el funcionamiento del Cuartel General. Depende funcionalmente de la Dirección General de Servicios en materia de servicios generales.

También la Agrupación se ha visto profundamente modificada, no sólo por aglutinar en el Grupo de Apoyo, de nueva creación, una serie de servicios dispersos como el Gobierno, el Archivo General, etc., sino por perder las Unidades Aéreas, fundamentalmente de Fuerzas Aéreas que como los Grupos 43 y 45, el Escuadrón 402, el CECAF, etc., han pasado a depender orgánicamente del Mando Aéreo del Centro. No obstante, hay que señalar que las citadas Unidades así como los Escuadrones SAR seguirán dependiendo funcionalmente de la Agrupación, hasta tanto se les asigne otra dependencia de este tipo.

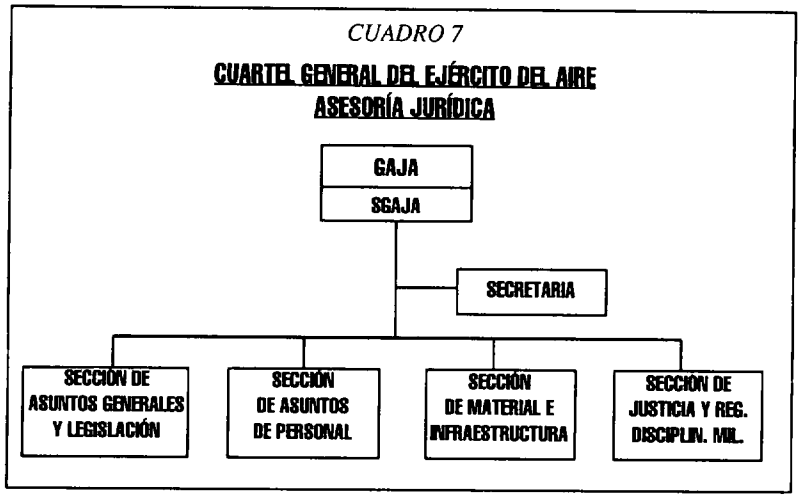
ASESORIA JURIDICA (AJA) (Cuadro núm. 7)

ES el órgano consultivo y asesor, único en materia jurídica, del Jefe del Estado Mayor, de los órganos de su Cuartel General, así como de los órganos centrales del Apoyo a la Fuerza.

Depende funcionalmente de la Asesoría Jurídica General de la Defensa.

Con respecto a su anterior estructura desaparece la Sección Laboral, ya desactivada previamente cuando todo lo relacionado con este personal pasó a la Dirección General de Personal.

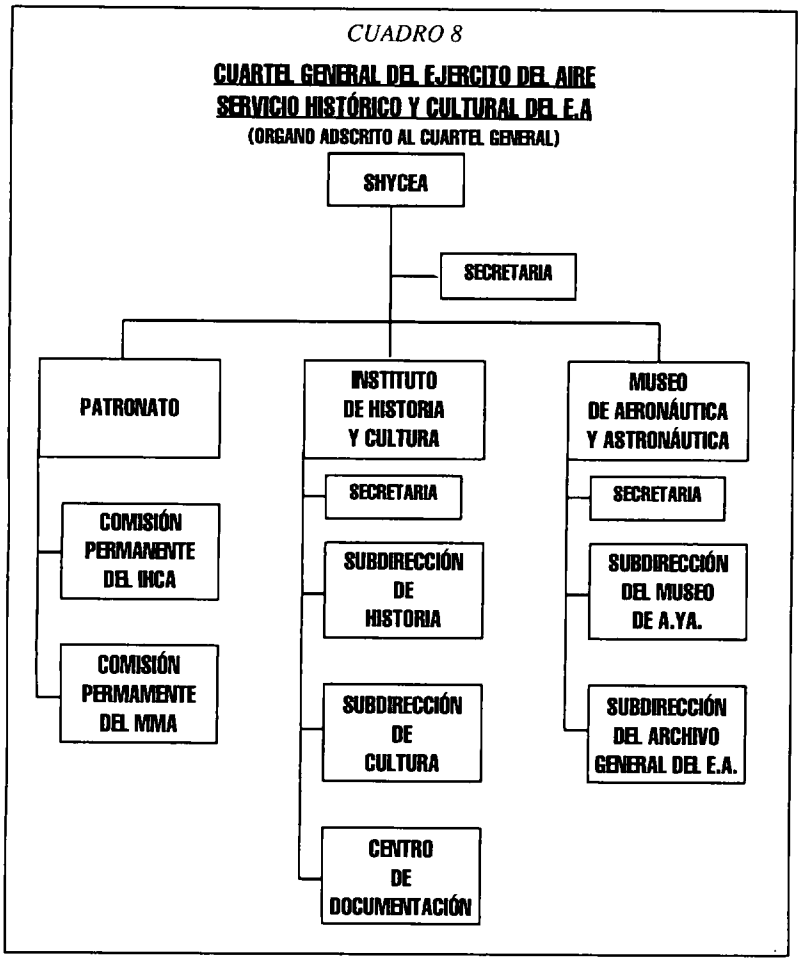
Incluye, de nueva creación, la Sección de Justicia y Régimen Disciplinario Militar que tratará todo lo relacionado con sentencias, recursos de casación y asistencia letrada, así como en materia de procedimientos disciplinarios.



SERVICIO HISTORICO Y CULTURAL DEL EJERCITO DEL AIRE (SHYCEA) (Cuadro núm. 8)

ES el órgano encargado de la investigación histórica, aeronáutica y espacial, la difusión y divulgación de los conocimientos aeronáuticos y astronáuticos y de la Historia de la Aviación Española.

Su organización y funciones son las que establece la Orden Ministerial 32/1984, de 25 de mayo, por lo que no sufre variación en su estructura.



* * *

Antes de finalizar el estudio de la nueva organización del Cuartel General del Ejército del Aire, hay que hacer referencia a otros dos aspectos. Uno de ellos es la existencia de la Intervención Delegada Central, con dependencia orgánica y funcional de la Intervención General de la Defensa y que ejerce las funciones previstas en la legislación vigente respecto de los órganos del Cuartel General y de los centrales del Apoyo a la Fuerza.

El otro aspecto es la denominación de la Asesoría Médica del Aire, que figuraba en la antigua organización. Por otro lado, y aunque no creadas mediante disposición oficial sí había nombrados un Asesor de Seguridad y Defensa y un Asesor de Ingeniería, que ahora la nueva organización no contempla; ello se debe a la facultad del Jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire de recabar el asesoramiento técnico necesario en determinadas materias, al órgano o personal que en cada momento estima más conveniente.■

La Fuerza Aérea en el Ejército del Aire

JUAN DELGADO RUBÍ
Coronel de Aviación

Es sin duda, dentro de la nueva organización, la que sufre una modificación más profunda, fundamentalmente originada por el cambio introducido en su empleo.

El Real Decreto 1293/1977 instituía los Mandos Aéreos y en su preámbulo los establecía con la misión general de planear, conducir y ejecutar las operaciones, así como de asegurar la preparación de la Fuerza Aérea.

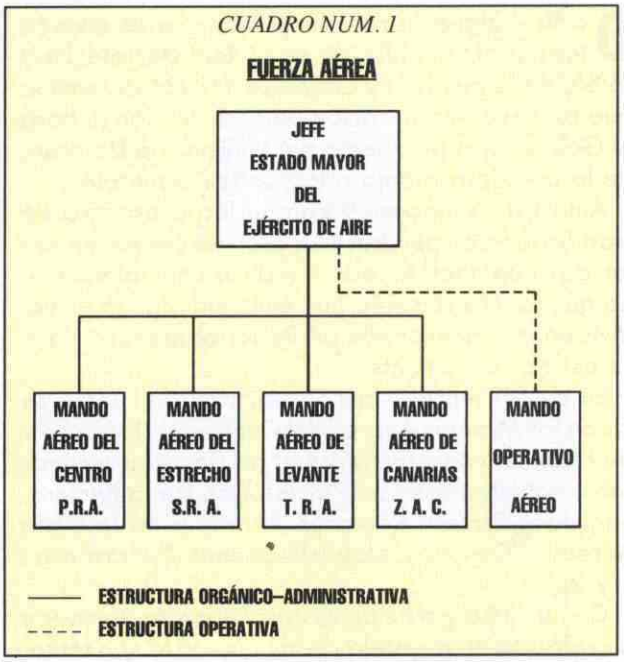
Esta organización se ratificaba en el Real Decreto 1108/1978, siendo de tipo funcional, de forma que los Mandos Aéreos de Combate, Táctico y de Transporte se encargaban respectivamente de las acciones de superioridad aérea, el apoyo a las fuerzas de superficie y el transporte, sin que por ello los dos primeros dejaran de llevar a cabo operaciones uno del otro, en la medida en que sus medios y la entidad de aquellas se lo permitieran.

El Mando Aéreo de Canarias, por su situación geográfica, debía desempeñar todas las funciones.

Sin embargo, después de examinar la legislación vigente que dispone que la Fuerza será empleada por los Mandos Operativos y no por los Mandos Aéreos mencionados, se hacía necesario revisar dicha organización.

Otro aspecto a reseñar es que aunque la división territorial permanecía, las Regiones Aéreas y la Zona Aérea habían ido quedando prácticamente sin contenido.

Había pues que tratar de organizarse de forma que los criterios funcionales creados, ahora asignados a los Mandos Operativos, se convirtiesen en otro tipo de criterios que aseguren el Apoyo a la Fuerza, sin importar quien la emplee.



Por otro lado, hay que hacer notar que el hecho de tener que planear, conducir y ejecutar operaciones, según especialidad, hacía que los Mandos Aéreos existentes concentrasen todo su esfuerzo en estas misiones, en detrimento de las logísticas que todas ellas llevan consigo y, en particular, originando en determinados casos indefiniciones en cuanto a las responsabilidades orgánicas, logísticas y de apoyo a la Fuerza.

Finalmente, hay otras dos cuestiones dignas de considerar relacionadas con los Jefes de Unidad y de una Región como Je-

fe de Base, y por otro, la carencia de competencia sancionadora sobre aquel personal destinado en cualquier otra Unidad ubicada en la Base que fuera la de su mando, lo que no está muy acorde con la Ley Orgánica 12/1985 de Régimen Disciplinario de las Fuerzas Armadas.

FUERZAS AEREAS DE CAZA Y ATAQUE

LOS MANDOS AEREOS (MA)

De la antigua estructura permanece la división territorial, establecida en el Real Decreto 164/1986, de la que la Ley Orgánica 1/1984 determina que cualquier modificación de esta división lo hará el Gobierno, a propuesta del Ministro de Defensa, de lo que dará cuenta a las Cortes Generales.

Ante esta situación, y con un largo proceso de modificación en perspectiva, caso de pensar en dejar dos Régiones Aéreas o incluso una solamente, no queda más remedio que continuar con la actual división, sin menoscabo de iniciar el proceso si así se estima conveniente.

En consecuencia y para estructurar la Fuerza se crean los Mandos Aéreos del Centro, del Estrecho y de Levante, conservándose el de Canarias y cuyos Jefes ostentan asímismo la Jefatura de la Primera, Segunda, Tercera Regiones Aéreas y de la Zona Aérea de Canarias, respectivamente (Cuadro núm. 1 y 2).

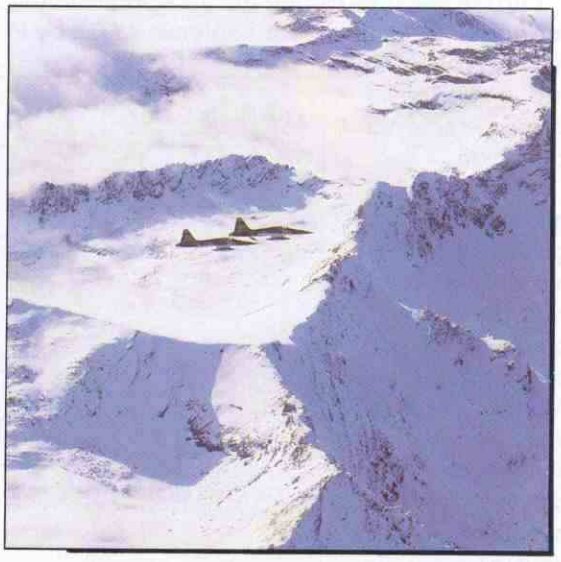
Como inciso y a fin de ilustrar a los más jóvenes y de refrescar la memoria de los que no lo son tanto, conviene aclarar que la denominación de los Mandos Aéreos tampoco ha sido elegida al azar, pues se ha recurrido a los nombres que había cuando el territorio nacional se hallaba dividido en cinco Regiones Aéreas: Central, del Estrecho, de Levante, Pirenáica y Atlántica; y las Zonas Aéreas de Baleares, Canarias y Marruecos, y cuya desaparición o fusión han dejado el mapa actual.

Retomando el hilo nos encontramos con los Mandos Aéreos, y su correspondiente demarcación territorial cada uno, dependientes directamente del Jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire.

Como no podemos olvidar que estamos estudiando una estructura orgánico administrativa y que la Orden Ministerial 23/1991, en el artículo 7 punto 2, establece que *son elementos esenciales de la Fuerza Aérea las Unidades Aéreas y las Bases Aéreas*, dado que éstas se encuentran desplegadas y situadas en el territorio de cada Mando Aéreo, resulta que éstos ejercen el mando orgánico sobre ellas.

De ello se saca una conclusión inmediata y es que al estar dotadas las Unidades con distinto tipo de material, dentro del territorio de cada Mando Aéreo, estos adquieren el carácter de multifuncionales, a diferencia de los antiguos Mandos que eran

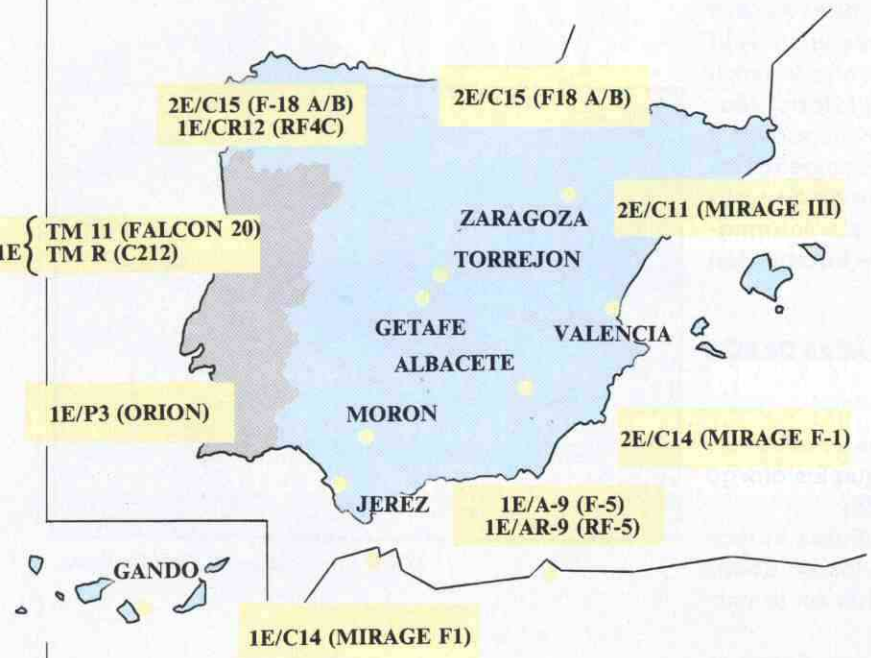
P3 Orion del Ala 22

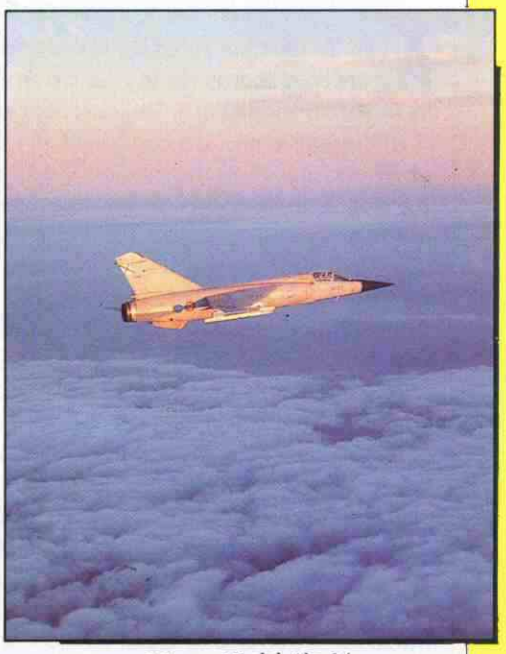


Aviones F-5 del Ala 21

Aviones F-18 y RF4C del Ala 12

Linea de Mirage III del Ala 11





Mirage F1 del Ala 14

F1 en las pistas del Ala 46

funcionales, ya que tendrán que entender en caza y ataque, transporte, enseñanza y misiones diversas (Cuadros núm. 3, 4, 5 y 6).

Estructura

Sabemos que la responsabilidad del Jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire en cuanto a la organización, preparación, adiestramiento, etc. de la Fuerza, subsiste aún cuando ésta haya sido asignada a los Mandos Operativos; en consecuencia, las atribuciones derivadas de las reponsabilidades del JEMA se deben proyectar a través de los Mandos del Ejército del Aire.

Por ello, para el cumplimiento de su misión los Mandos Aéreos contarán con un Cuartel General y los medios de Fuerza y Apoyo que se les asignen (Cuadros núms. 7, 8 y 9).

Básicamente, la estructura de los Mandos Aéreos no sufre modificaciones significativas respecto de la establecida en la antigua IG-10-5, siendo la única digna de destacar la introducida en los Estados Mayores que pierden la 5ª Seccion, Comunicaciones y Electrónica, cuyas funciones pasa a desempeñar las la 3ª Sección, Operaciones; y el cambio de denominación de la 2ª sección, Inteligencia, por Información, a fin de adecuarla a la División de Informacion del EMA (Cuadro núm. 10).

ATRIBUCIONES DE LOS GENERALES JEFES DE LOS MANDOS DE LA FUERZA AEREA

A Los Generales Jefes de los Mandos de la Fuerza Aérea, además de las funciones que les otorga la legislación vigente, les corresponde:

a) Ejercer el mando orgánico de las Bases Aéreas ubicadas en su demarcación y el de las Unidades Aéreas estacionadas permanentemente en la misma (Cuadros núms. 11, 12, 13 y 14).

– Hay que señalar que el término Base Aérea es genérico, incluye el de Aeródromo Militar y el de Acuartelamiento Aéreo (cuyas definiciones se encuentran en las Reales Ordenanzas).

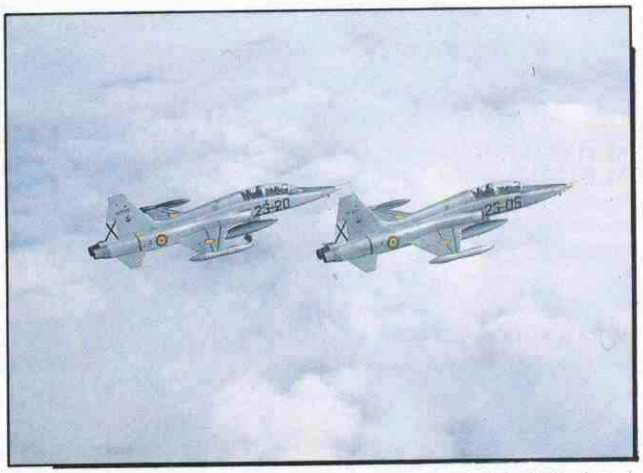
Aunque las Unidades Aéreas dependen orgánicamente de un mando Aéreo, pueden tener también una dependencia funcional de órganos del cuartel General o del Apoyo a la Fuerza.

b) Ejercer el mando operativo sobre las Fuerzas que a estos efectos se les asigne, en los términos y modalidades que se determine.

– Las citadas fuerzas podrán ser de las no asignadas a los Mandos Operativos Principales, o cualesquiera otras, en ejercicios y cuando pudieran ser nombrados Mandos Operativos Subordinados, según establece la Orden Ministerial 7/1989.

c) Mantener la estructura de sus respectivos órganos de mando y fuerzas, establecida por el Jefe del

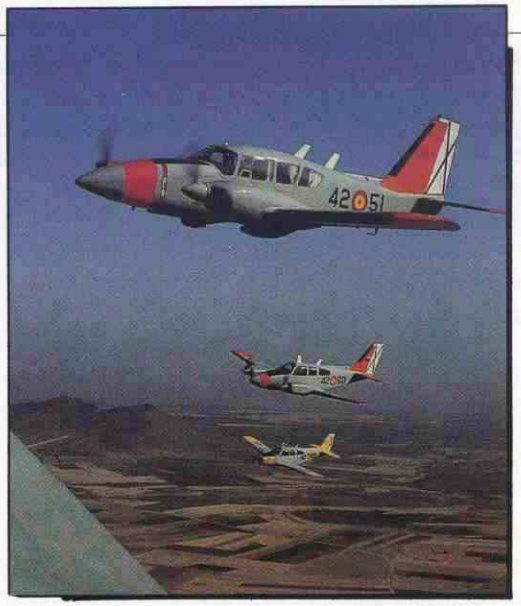
C101 y C212 del Grupo de Escuelas de Matacán



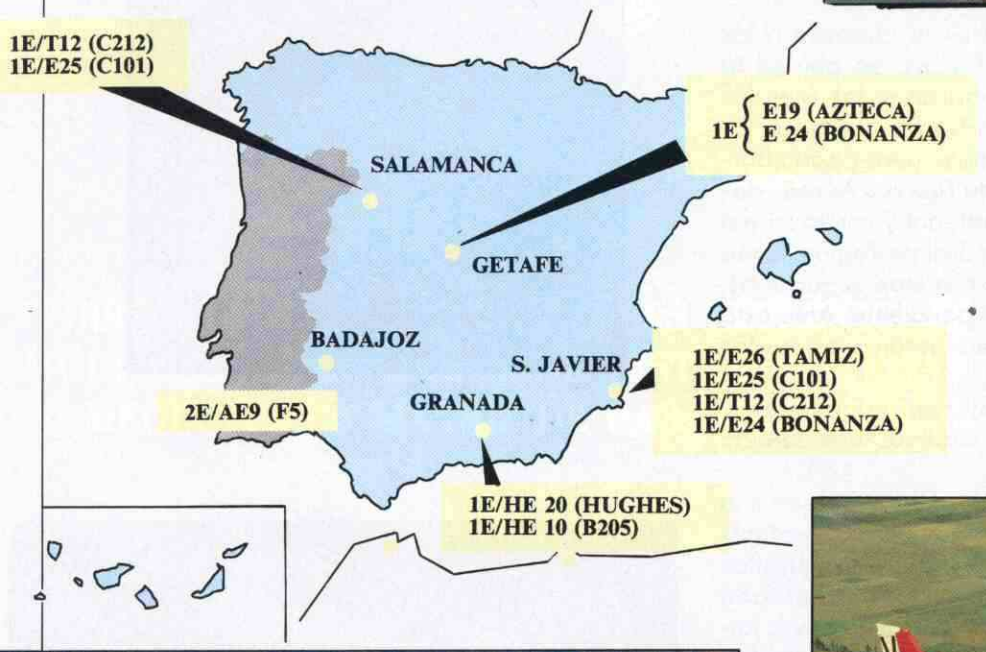
Dos F-5 de Talavera la Real (Badajoz)

Helicópteros Hughes (HE20) y B205 (HE10) del Ala 78

FUERZAS AEREAS DE ENSEÑANZA



Dos avionetas Azteca en primer término y una Bonanza al fondo. Todos pertenecientes al 42 Grupo



Aviones C-101 de la Academia General del Aire

E26 (Tamiz) de la A.G.A.

Estado Mayor, de forma tal que se garantice en todo momento la posibilidad de asignación total o parcial de las mismas a los Mandos Operativos; todo ello sin perjuicio de las responsabilidades que, en cualquier caso, deben asumir en la preparación, administración y apoyo a dichas fuerzas.

– Como ya se ha comentado anteriormente es la proyección de las atribuciones derivadas de las responsabilidades del JEMA.

d) Mantener, en todo momento, la máxima eficacia de las Unidades y Bases Aéreas bajo su mando y velar por la moral y disciplina de su personal.

– También es una traslación de funciones del JEMA (R.D. 1/1987).

e) Desarrollar y hacer cumplir los planes de operaciones, orgánicas, de seguridad, logísticas y de instrucción y preparación de la Fuerza que determine y establezca el Jefe del Estado Mayor.

– Hay que hacer una referencia concreta a los planes de instrucción de la Fuerza, ya que en la antigua organización los elaboraban los Mandos Aéreos y los aprobaba el JEMA. Sin embargo, en esta organización ya no es viable, pues podría darse el caso de que Unidades de Fuerzas Aéreas dotadas con el mismo tipo de material y con la misma función, pero desplegadas en distinta Región Aérea tuviesen planes de instrucción distintos, según el criterio del Mando Aéreo correspondiente. Ante esta posibilidad los citados planes serán elaborados por el EMA.

f) Determinar necesidades, fijar prioridades y controlar el empleo de los recursos que tengan asignados.

– Hasta ahora no era extraño que dentro de una misma instalación en la que se sientan diferentes unidades, con dependencias orgánica y logística distintas, se originaran duplicidades, inadecuada determinación de necesidades, gasto excesivo, falta de control en el empleo de los recursos, etc. Por lo tanto, el Jefe de un Mando Aéreo debe convertirse en un supervisor de la logística de las Bases Aéreas situadas en un escalón logístico entre aquellas y los órganos centrales del Apoyo a la Fuerza.

g) Proporcionar apoyo y seguridad a las Unidades Aéreas desplegadas temporalmente en su demarcación, así como a los centros y establecimientos no pertenecientes a la Fuerza Aérea, ubicados en la misma.

– Para las primeras ocasiones de ejercicios, maniobras, operaciones, etc., y en lo que respecta a los segundos porque la instalación en que se encuentran y su propia estructura no les permite alcanzarlos por sí mismos.

h) Apoyar a los restantes Mandos en el cumplimientos de sus respectivas misiones.

– Lo que se explica por sí solo.

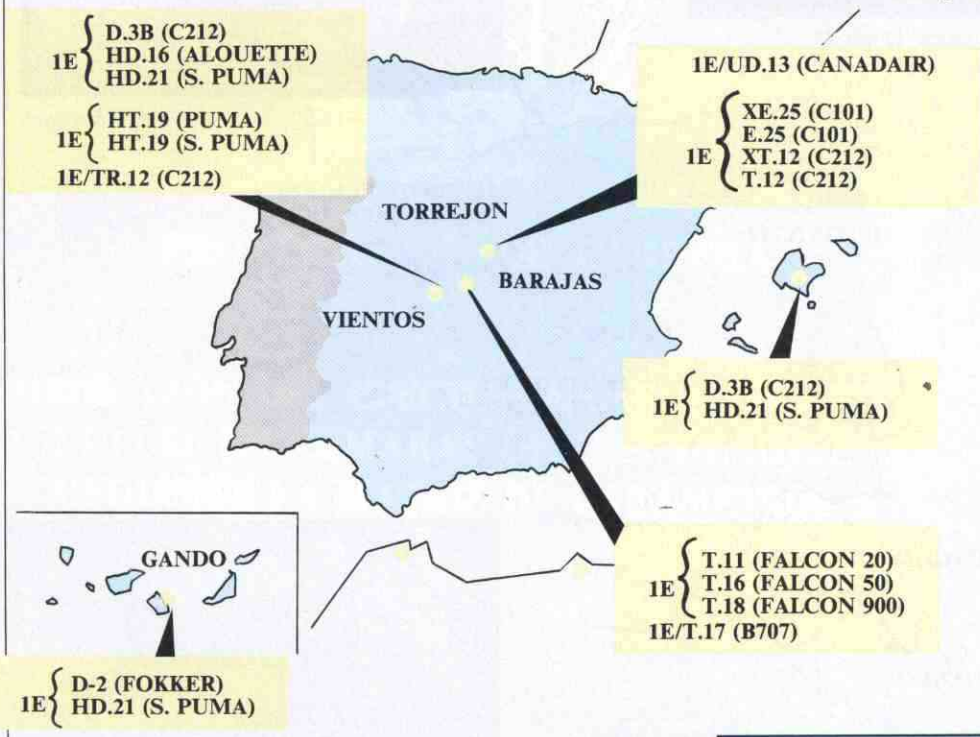
FUERZAS AEREAS DE MISIONES DIVERSAS

Superpuma en plena labor

Fokker 27 del 802 Escuadrón

UD 13 Canadair del 43 Grupo

Boeing 707 del 45 Grupo



Avión VIP del 45 Grupo Falcon 50

Falcon 900 (T-18)

Reparación de un Aviocar en el Ala 37

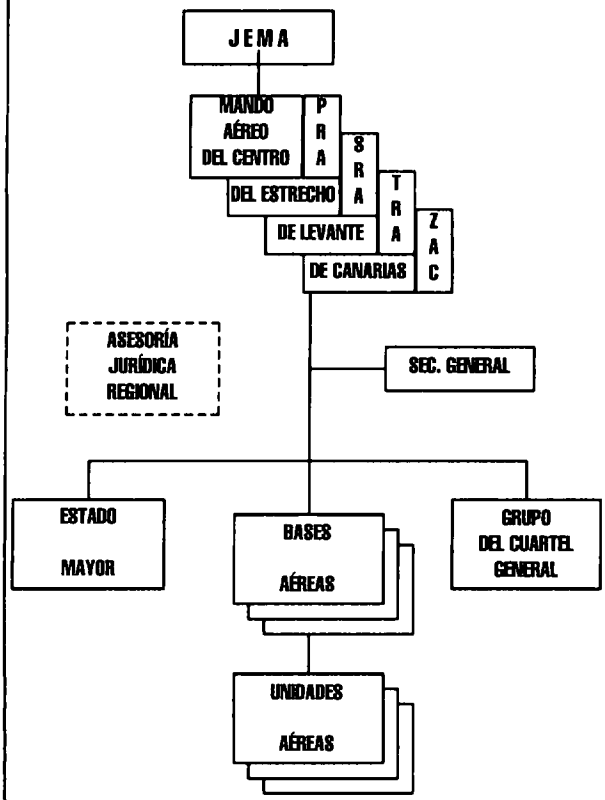
Avión T10 Hércules

Un C235 del Ala 35 en vuelo

C212 Aviocar de Gando

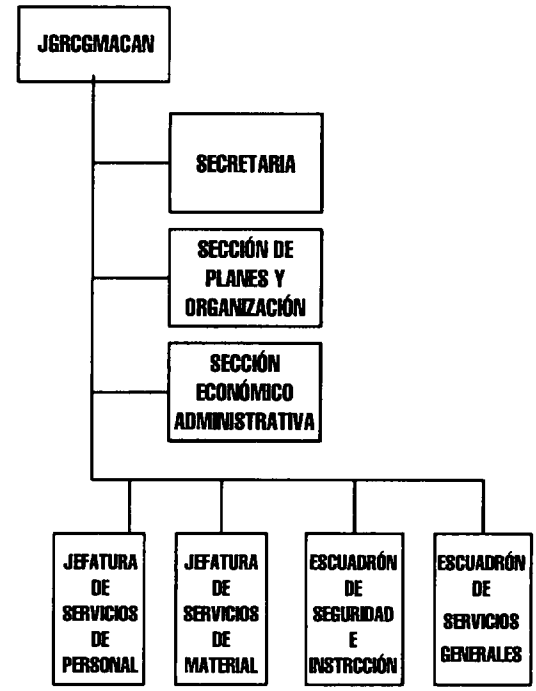
CUADRO NUM.7

FUERZA



CUADRO NUM. 9

GRUPO DEL CUARTEL GENERAL DEL MANDO AÉREO DE CANARIAS (JGRCGMACAN)



JGRCGMACAN: JEFE DEL GRUPO DEL CUARTEL GENERAL DE MANDO AÉREO DE CANARIAS

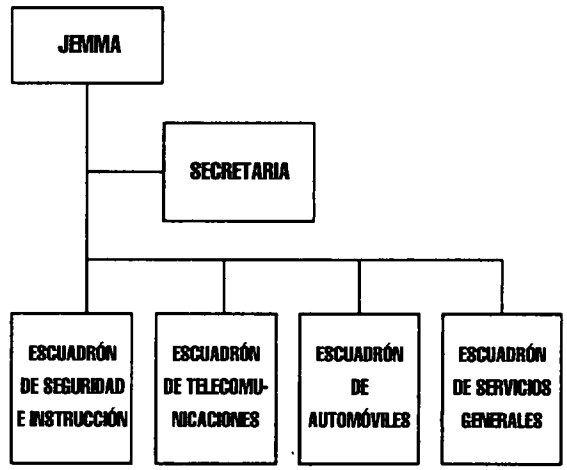
CUADRO NUM. 8

GRUPO DEL CUARTEL GENERAL DEL MANDO AÉREO (GCGMA)

GCGMA: GRUPO DEL CUARTEL GENERAL DE MANDO AÉREO
JGCGMA: JEFE DEL GRUPO DEL CUARTEL GENERAL DE MANDO AÉREO

CUADRO NUM. 10

ESTADO MAYOR DE MANDO AÉREO



EMMA: ESTADO MAYOR DE MANDO AÉREO
JEMMA: JEFE DEL ESTADO MAYOR DE MANDO AÉREO

Teniente General Gómez Bayo, General Jefe del MACEN

LAS UNIDADES Y BASES AEREAS

La nueva organización baja de un escalón al subordinado manteniendo el concepto de territorialidad; a nivel nacional, el Jefe del Estado Mayor; a nivel regional , los Jefes de los Mandos Aéreos y a nivel de instalación, local, los Jefes de Bases Aéreas, Aérodromo Militar y Acuartelamiento Aéreo.

La adopción de esta última denominación se de-

CUADRO NUM. 11

MACEN PRA

- CO MADEN
  - S.A. de Las Palmas

BASES AÉREAS

- B.A. DE TORREJÓN
  - ALA 12 de FA,s.
  - AAC
  - 43 Grupo de FA,s .....(4)
  - CAMO 1 Madrid
  - RCC MADRid
- B.A. DE GETAFE
  - ALA 35 de FA,s.
  - 42 Grupo de FA,s .....(1)
  - 408 Ella. de FA,s.
- B.A. DE CUATRO VIENTOS
  - C. M. A. A. de Mad. Cuatro V.
  - CECAF .....(1,5)
  - ALA 48 de FA,s.....(4)
    - * 402 Escuadrón de FA,s
    - * 803 Escuadrón de FA,s
  - Ctro. Proceso Datos.....(1,3)
  - C.D. Cuatrovientos.....(1)
  - C.D. Barberán.....(1)
- B.A. DE SALAMANCA
  - S.A. de Salamanca
  - Grupo Esc. de Matacán.....(1)
- B.A. DE VALLADOLID
  - S.A. de Valladolid
  - ALA 37 de FA,s.
  - Cto. de Mto. de Mw .....(4)

AERÓDROMOS MILITARES

- A.M. DE BARAJAS
  - C. M. A. A. de Madrid Barajas
  - 45 Grupo de FA,s. .....(4)
  - CAMO 8. Barajas
- A.M. DE BURGOS
  - C.M.A. de Burgos
  - C.M.A.A. de Santander
  - Esc. Adiest. y Per Pol. .....(1)
- A.M. DE LEÓN
  - S.A. de León
  - C.M.A.A. de Asturias
  - Acad. Básica del Aire.....(1)
  - Ella. Mw. de León.....(4)
- A.M. DE SANTIAGO
  - C.M.A. de Santiago de C.
  - C.M.A.A. de Santiago
  - C.M.A.A. de la Coruña
  - C.M.A.A. de Vigo
  - Destacamento de Santiago

ACUARTELAMIENTOS AÉREOS

- ACAR "ALTO DE LOS LEONES"
  - Nudo Central de Mw.....(4)
- ACAR "BARBANZA"
  - EVA 10
  - Centro de Mto. de Mw.....(4)
- ACAR "CASA DE CAMPO"
  - GRCG del MACEN
  - CRM PRA
- ACAR "CUATRO VIENTOS"
  - Esc. de Transmisiones.....(1)
- ACAR "GETAFE"
  - Esc. de Automovilismo .....(1)
  - Dep. Intend. de Madrid.....(2)
- ACAR "NAVACERRADA"
  - Z.R. Los Cogorros
  - Z.R. Navacerrada
- ACAR 'PALENZUELA"
  - Ella. Log. Palenzuela
- ACAR " VILLATOBAS".....(6)
  - EVA 2

NOTAS :

(1) Dependencia funcional de MAPER
(2) Dependencia funcional del MALOG
(3) Dependencia funcional de la DST
(4) Dependencia funcional de la AGC
(5) Organo adscrito a la DST
(6) Dependencia funcional de la Jefatura del AAC

be, no sólo a que como ya se ha contemplado anteriormente las Reales Ordenanzas hacen referencia a este tipo de instalación, sino también a la necesidad de desligar la función de la Unidad de la forma de llamar al recinto que la acoge. Por ejemplo: un Escuadrón de Vigilancia Aérea implica una Unidad que tiene una función determinada, pero no dá idea de cerramiento, de espacio geográfico.

Al considerar el nivel local como una prolongación del regional, es lógico que los Jefes de Base o Unidad Aérea dependientes directamente de los respectivos Generales Jefes de Mando Aéreo, son responsables ante éstos de las funciones que tienen atribuídas, en la medida que les sea de aplicación.

Por la misma razón que a nivel regional todas las instalaciones y Unidades Aéreas dependen de los

CUADRO NUM. 12

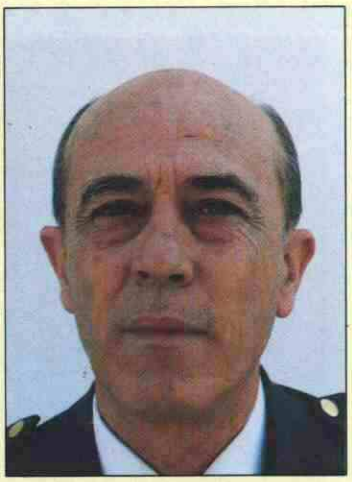
MAEST SRA

- CG MAEST
  - S.A. de Sevilla

BASES AÉREAS

- B.A. DE MORÓN
  - C.M.A. de Morón
  - ALA 21 de FA,s.
- B.A. DE BADAJOZ
  - S.A. de Badajoz
  - ALA 23 ..... (1)
  - Cto. de Mtto. de Mw ..... (3)
- B.A. DE JEREZ
  - S.A. de Cadiz
  - ALA 22 de FA,s.
  - Servicios Aéreos de Rota
- B.A. DE ARMILLA
  - S.A. de Granada
  - C.M.A.A. de Granada
  - ALA 78 de FA,s. ..... (1)
- B.A. DE SAN JAVIER
  - C.M.A. San Javier
  - A.G.A. ..... (1)
  - Cto. de Mtto. de Mw ..... (3)
- B.A. DE ALBACETE
  - S.A. de Albacete
  - ALA 14
  - Cto. de Mtto. de Mw ..... (3)
- B.A. DE MALAGA
  - S.A. de Malaga
  - C.M.A.A. de Malaga
  - C.M.A. de Melilla
  - C.M.A.A. de Melilla
  - Cto. de Mtto. de Mw ..... (3)
  - Z.R. de Malaga ..... (1)
- B.A. DE ALCANTARILLA
  - S.A. de Murcia
  - C.M.A.A. de Alicante
  - C.M.A.A. de Almería
  - Esc. Mil. de Paracaid ..... (1)
  - EZAPAC

AERÓDROMOS MILITARES



Teniente General Espinosa, General Jefe del MAEST.

ACUARTELAMIENTOS AÉREOS

- ACAR "TABLADA"
  - C.M.A.A. de Sevilla
  - C.M.A.A. de Cordoba
  - GCG del MAEST
  - Grupo Control Aéreo
  - Esc. Log de Automov. ..... (2)
  - Ella. Log. de DQ yCI ..... (2)
  - Dep. INT. Sevilla ..... (2)
  - CRM SRA
  - Ella. Mw de Sevilla ..... (3)
  - RSC SEVILLA
  - CAMO 2. Sevilla
  - ESAPO ..... (1)
- ACAR "LOS ALCÁZAREs"
  - CASYD ..... (1)
  - Destacamento El Carmoli
- ACAR "CONSTANTINA"
  - EVA 3 ..... (4)
- ACAR "AITANA"
  - EVA 5 ..... (4)
- ACAR "MOTRIL"
  - EVA 9 ..... (4)
- ACAR "BOBADILLA"
  - Ella. Log. Bobadilla ..... (2)
- ACAR "CHINCHILLA"
  - ELLA. LOG CHINCHILLA ..... (2)

NOTAS:

(1) Dependencia funcional del MAPER
(2) Departamento funcional del MALOG
(3) Departamento funcional de la ACG
(4) Dependencia funcional de la Jefatura del AAC

respectivos Generales Jefes de los Mandos Aéreos, también sucede lo mismo en relación con las Unidades Aéreas estacionadas permanentemente en una Base Aérea, Aeródromo Militar, o Acuartelamiento Aéreo que dependerá, a todos los efectos, del Jefe correspondiente, sin perjuicio de que el ejercicio del mando o control operativo de tales Unidades esté asignado a otros Mandos, o de que tengan una dependencia funcional de órganos del Cuartel General o del Apoyo a la Fuerza.

EL MANDO OPERATIVO AEREO (MOA)

El Ejército del Aire tiene, en su estructura en tiempo de paz, el Mando Operativo Aéreo que es

CUADRO NUM. 13

MALEV
TRA

VG MAEST
- S.A. de Zaragoza

BASES AÉREAS

- B.A. DE ZARAGOZA
  - C.A.A.A. de Zaragoza
  - ALA 31 de FA,s.
    - *CAMO 3. Zaragoza
    - * Esc. Log. Automov. .....(2)
    - * Ella. Log DQ y CI.....(2)
  - Ella MW de Zaragoza.....(3)
- B.A. DE MANISES
  - S.A. de Valencia
  - C.M.A.A. de Valencia
  - ALA 11 de FA,s.
  - CAMO 5. Valencia
  - Ella MW de Valencia.....(3)
  - Destacamento Chirivella
- B.A. DE SON SAN JUAN
  - S.A. de Baleares
  - C.M.A.A. de Palma de M.
  - C.M.A.A. de Son Bonet
  - C.M.A.A. de Ibiza
  - 801 Escuadrón de FA,s.....(3)
    - * RCC Palma.....(3)
  - CAMO 6. Palma

AERÓDROMOS MILITARES

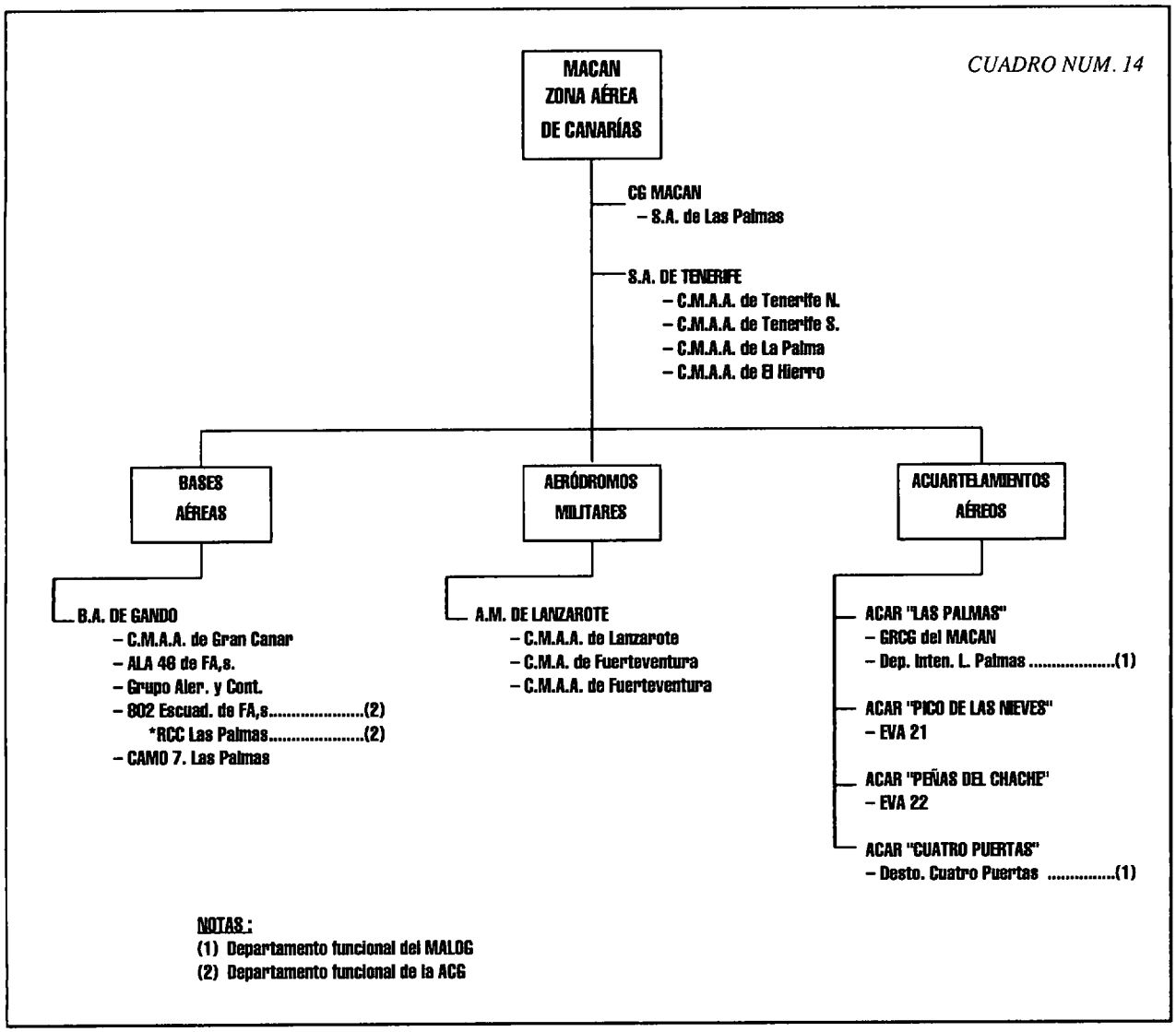
- A.M. DE REUS
  - C.M.A. de Reus
  - Esc, de Especialidades.....(1)
  - Z.R. de Riu Clar.....(1)
- A.M. DE POLLENSA
  - C.M.A.A. de Menorca
  - Z.R. Pollensa.....(1)

Teniente General Canales, General Jefe del MALEV

ACUARTELAMIENTOS AÉREAS

- ACAR "EL PRAT"
  - S.A. de Barcelona
  - C.M.A.A. de Barcelona
  - C.M.A.A. de Gerona
  - C.M.A.A. de Sabadell
  - Ag.U, s y Serv. El Prat
  - * CAMO 4. Barcelona
  - *Cent. Mtto. de MW .....(3)
  - *Z.R. "El Prat" .....(1)
- ACAR "SAN LAMBERTO"
  - GCG del MALEV
  - CRM IRA
  - Dep. INT de Zaragoza.....(2)
- ACAR "EL FRASNO"
  - EVA 1 .....(4)
- ACAR "ROSAS"
  - EVA 4 .....(4)
- ACAR "PUIG MAYOR"
  - EVA 7 .....(4)
- ACAR "PUNTIRO"
  - Ella. Log Puntiro .....(2)
- ACAR "BARDENAS"
  - C.M.A.A. de Pamplona
  - C.M.A.A. de Vitoria
  - C.M.A.A. de San Sebastian
  - C.M.A.A. DE Bilbao
  - Polígono de Tiro de B.
  - Destacamento de Ablitas
- ACAR "CAUDE"
  - Polígono de Tiro de C.

NOTAS:
(1) Dependencia funcional del MAPER
(2) Dependencia funcional del MALOG
(3) Dependencia funcional de la ACG
(4) Dependencia funcional de la Jefatura del AAC



responsable de cumplir las misiones operativas aéreas que les asigne el Plan Estratégico Conjunto, con las fuerzas y en las áreas geográficas y condiciones determinadas en dicho documento, así como de la relación de ejercicios específicamente orientados a la evaluación de los planes operativos en vigor.

El Mando Operativo Aéreo es el único Mando Operativo Principal cuya jefatura la ejerce un Teniente General nombrado al efecto y no el Jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire.

Su dependencia del Jefe del Estado Mayor de la Defensa se establece a través del JEMA, excepto para los ejercicios mencionados que es directa, no obstante a medida que se pase a situación de crisis o tensión y que ésta se agudice el MOA, con las fuerzas que se le asignen, se independizará operativamente del Ejército del Aire.

Las funciones a desempeñar por el MOA, con carácter general, son las siguientes:

– Ejercer en su zona de responsabilidad y con carácter permanente el Control del Espacio Aéreo y las acciones de Defensa Aérea con las fuerzas que se le atribuyan.

– Planear, conducir y ejecutar operaciones aéreas contra fuerzas aéreas, terrestres y navales enemigas, con las fuerzas que se le atribuyan.

– Planear, conducir y ejecutar operaciones aéreas contra el potencial bélico enemigo.

– Formular, proponer y, en su caso, desarrollar los planes de Defensa Aérea y de Control del Espacio Aéreo, tanto en situación de paz como de tensión o guerra.

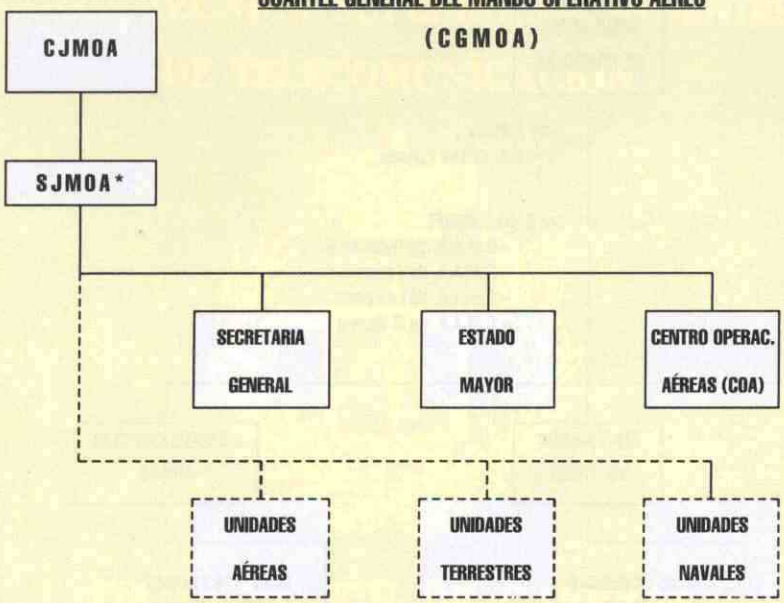
– Formular, proponer y, en su caso, desarrollar los planes de inteligencia necesarios para el planeamiento de operaciones aéreas.

– Formular, proponer y, en su caso, desarrollar:

CUADRO NUM. 15

CUARTEL GENERAL DEL MANDO OPERATIVO AÉREO

(CGMOA)



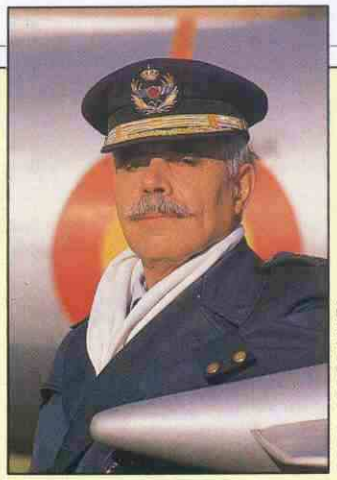


FOTO: JORGE MATA

Teniente General Chamorro, Jefe del MOA.

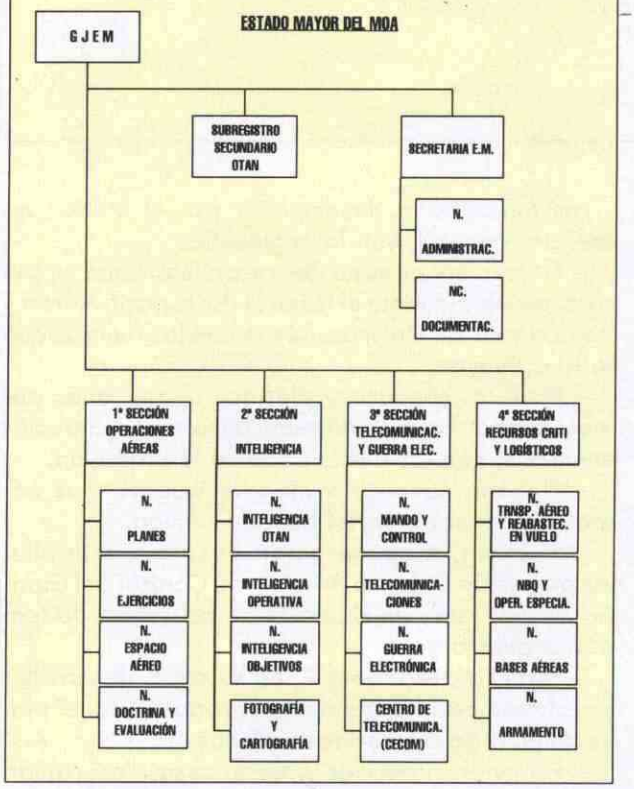
CGMOA: CUARTEL GENERAL DE MOA
CJMOA: COMANDANTE EN JEFE DEL MOA
SJMOA: SEGUNDO JEFE DEL MOA
——— : DEPENDENCIA ORGÁNICA
- - - - : DEPENDENCIA OPERATIVA UNICADES CONTROL
* : EN LA CADENA DE MANDO SOLO EN EL CASO DE QUE CON EL CJMOA

doctrina, planes, tácticas y procedimientos relacionados con el empleo de Unidades Aéreas.

– Redactar los planes operativos que se deriven de la Directiva de Planeamiento Operativo del JEMAD.

CUADRO NUM. 16

ESTADO MAYOR DEL MOA



– Evaluar sistemáticamente, el estado de preparación de las Unidades Aéreas que le sean atribuidas mediante ejercicios específicos, a fin de comprobar los planes operativos en vigor.

Para llevar a cabo dichas funciones, el MOA dispone de un Cuartel General y de las Fuerzas Aéreas, Terrestres y Navales que se le atribuyan por el JEMAD, de acuerdo con lo especificado en el Plan Estrátegico Conjunto (Cuadro núm. 15).

Dado que el MOA tiene que emplear las Fuerzas que se le atribuyan y no administrarlas ni apoyarlas, su Cuartel General difiere notablemente de los Mandos Aéreos y más aún en lo que se refiere a su Estado Mayor (Cuadro núm. 16) que es eminentemente operativo y que como órgano auxiliar de mando del Comandante en Jefe del MOA tiene por misión proporcionarle la documentación, datos y elementos de juicio que precise para fundamentar sus decisiones, desarrollar las actividades necesarias para facilitar la ejecución de cuantas órdenes, directivas e instrucciones reciba o emita y formular los planes de empleo de las fuerzas que le sean atribuidas para operaciones y ejercicios.

Existe un proyecto de Instrucción General que desarrolla la estructura orgánica, funciones y relaciones del MOA, como desarrollo de la Orden Ministerial 7/1989, pero lo fundamental es que dicho Mando ya ha comenzado su andadura, el paso del tiempo permitirá subsanar aquellos defectos que se vayan encontrando a fin de que pueda cumplir su misión con plena eficacia.

El Apoyo a la Fuerza en el Ejército del Aire

JESÚS ZUAZU NAGORE
T.Col de Aviación

LA antigua estructura del Ejército del Aire, establecida por el Real Decreto 1108/1987, al tratar esta parte la denominaba Logística Aérea, y se componía del Mando de Personal, Mando de Material y Dirección de Infraestructura Aérea.

Con posterioridad, el Real Decreto 135/1984, de 25 de enero, que reestructuraba el Ministerio de Defensa, establecía que los Ejércitos se componían de Cuartel General, Fuerza y Apoyo a la Fuerza.

Este nuevo concepto se reafirma en disposiciones, ya mencionadas en anteriores artículos, como los Reales Decretos 1/1987 y 1207/1989, y, por último, plenamente desarrollado en la O.M. 23/1991.

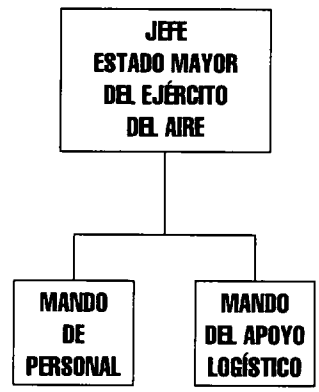
En virtud de ellas el Apoyo a la Fuerza está constituido por el conjunto de órganos responsables de la dirección, gestión y administración y control del recurso de personal y del apoyo logístico, llevando a cabo las actuaciones necesarias a fin de proporcionar al conjunto del Ejército del Aire lo necesario para el cumplimiento de los cometidos asignados.

Está constituído por el Mando de Personal, el Mando del Apoyo Logístico y sus órganos subordinados centrales y periférricos (Cuadro núm. 1), y aquí surge la primera diferencia ya que la Dirección de Infraestructura Aérea pasa a integrarse en el Mando del Apoyo Logístico, desapareciendo como organismo aislado dependiente directamente del Jefe del Estado Mayor.

La instrucción General 10–6, actualmente en fase de regulación orgánica desarrollará su estructura.

CUADRO 1

APOYO A LA FUERZA



MANDO DE PERSONAL (MAPER) (Cuadro núm.2)

ES el órgano del Apoyo a la Fuerza, bajo la dependencia directa del Jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire, responsable de la dirección, inspección y coordinación en materia de gestión de personal militar, de asistencia al mismo, de sanidad y de enseñanza.

Asesora al Jefe del Estado Mayor en estas materias y le corresponde, asimismo, la administrración de los recursos financieros que tenga asignados.

El Mando de Personal depende funcionalmente de la Dirección General de Personal en materias de gestión de personal, de asistencia al mismo y de sanidad; de la Dirección General de Enseñanza en materia de enseñanza y de la Dirección General del Servicio Militar en materias de su competencia.

El Mando de Personal podrá contar con un Segundo Jefe.

Está compuesto por la Dirección de Gestión de Personal, la Dirección de Asistencia al Personal, la Dirección de Enseñanza y la Escuela Superior del Aire.

Dirección de Gestión de Personal (DGP)

Es el órgano responsable de la gestión, administración y control del recurso humano.

Están adscritos a la Dirección de Gestión se Personal la Secretaría Permanente para la Evaluación y la Clasificación y la Junta de Recompensas.

Pierde su antigua denominación de Dirección de Personal y como el resto de las Direcciones de estructura en Subdirectores, que aglutinan las anteriores Secciones de que se componía.

Dirección de Asistencia al Personal (DAP)

Es el órgano responsable de la gestión, administración y control en materia de prestaciones sociales, llevando a cabo las actividades orientadas al bienestar del personal, conforme a la normativa aplicable.

La Escuela Militar de Paracaidismo es una de las Unidades Aéreas dependientes funcionalmente del MAPER, pero orgánicamente pertenece al MAEST.

En la organización anterior se denominaba Dirección de Servicios de Personal y pierde la Sección de Intendencia que posteriormente se desarrollará en el Mando del Apoyo Logístico y las secciones de Sanidad y Farmacia que se integran para formar la Dirección de Sanidad.

Cuenta con una Subdirección que asume la funciones de la desaparecida Delegación de Acción Social, y la Sección de Asistencia Religiosa que integra la antigua Sección Eclesiástica.

Dirección de Sanidad (DSA)

Es el órgano responsable de la gestión, administración y control en materia de sanidad, tanto en su aspecto asistencial como en el logístico operativo.

Está adscrito a la Dirección de Sanidad el Tribunal Médico Central del Ejército del Aire.

Esta Dirección se ha formado, como anteriormente se ha apuntado, a partir de las Secciones de Sanidad y de Farmacia. Consta de dos Subdirecciones: de Asistencia Sanitaria y de Sanidad Logístico–Operativa, y de la Sección de Farmacia.

Dirección de Enseñanza (DEN)

Es el organo de la gestión, administración y control en materia de formación y perfeccionamiento del personal militar del Ejército del Aire.

Está adscrita a la Dirección de Enseñanza la Junta Central de Educación Física y Deportes del Ejército del Aire.

Pierde la Sección de Psicología y Psicotécnia que pasó a la Dirección de Servicios Técnicos y queda con dos Subdirecciones: de Formación y de Perfeccionamiento.

Escuela Superior del Aire (ESA)

Como Escuela General del Ejército del Aire es el órgano responsable de impartir los cursos de capacitación para el desempeño de los cometidos o empleos superiores y el de Estado Mayor.

Asimismo, es órgano asesor del Jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire en materia de doctrina aérea y espacial y órgano de apoyo al Estado Mayor, del que dependerá funcionalmente en cuantos estudios y trabajos se le encomienden.

En la anterior organización se encontraba encuadrada en el Cuartel General del Ejército del Aire, pero la O.M. 23/1991 la incluye en el Mando de Personal por cuestiones de enseñanza.

En su estructura introduce la Cátedra Kindelán que tiene como función principal desarrollar todo tipo de actividades conducentes al conocimiento, investigación y difusión del Pensamiento y la Doctrina Militar Aérea.

MANDO DEL APOYO LOGISTICO (MALOG) (Cuadro núm. 3)

ES el órgano del Apoyo a la Fuerza, bajo la dependencia directa del Jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire, responsable de la dirección, inspección y coordinación en materia de adquisiciones, abastecimiento, mantenimiento, transportes y servicios de material, infraestructura y sistemas.

Asesora al Jefe del Estado Mayor en estas materias y le corresponde, asímismo, la administración de los recursos financieros que tenga asignados.

El Mando del Apoyo Logístico depende funcionalmente de la Dirección General de Armamento y Material en materias de mantenimiento, abastecimiento, adquisiciones, transportes y sistema y de la Dirección General de Infraestructura en materia de infraestructura.

El Mando del Apoyo Logístico podrá contar con un Segundo Jefe.

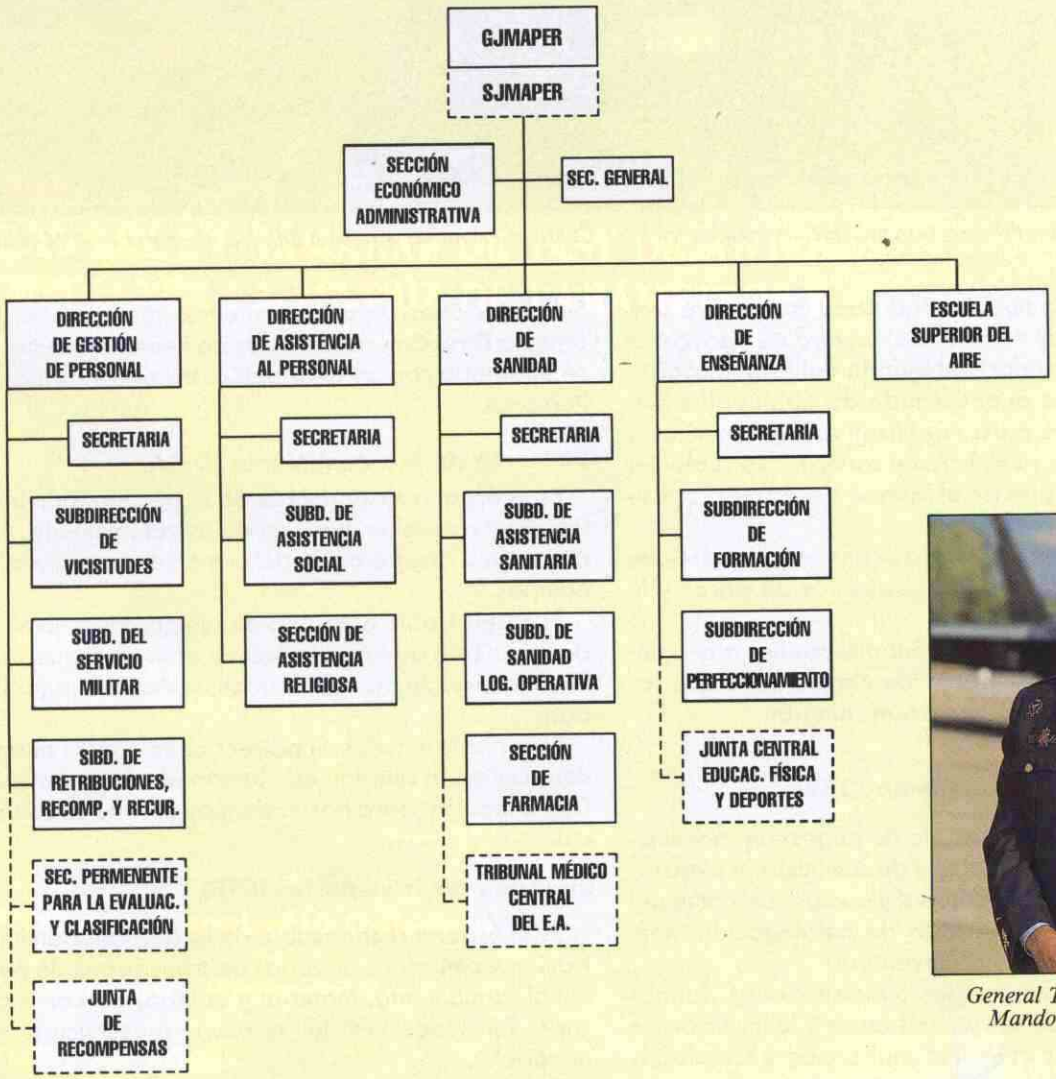
Está compuesto por la Dirección de Adquisiciones, la Dirección de Abastecimiento, la Dirección de Mantenimiento, Dirección de Transportes, Dirección de Infraestructura y Dirección de Sistemas.

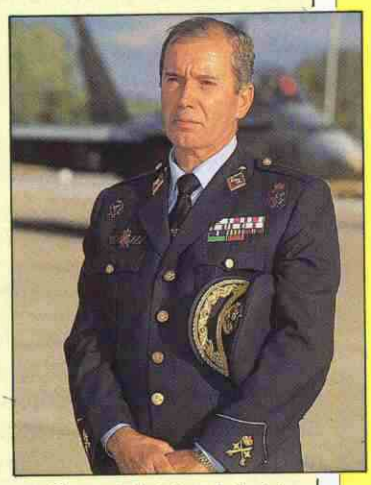
Dirección de Adquisiciones (DAD)

Es el órgano responsable de obtener el armamento, material en general, repuestos y equipo de

CUADRO NUM. 2

APOYO A LA FUERZA
MAPER





General Tojeiro, Jefe del Mando de Personal.

La Escuela Superior del Aire, perteneciente desde su creación al Cuartel General del Aire pasa ahora a integrarse en el MAPER.

apoyo, tanto de nueva adquisición como para sostenimiento de los sistemas de armas o de apoyo que sean responsabilidad del Mando del Apoyo Logístico. Asimismo, es el encargado de obtener los elementos precisos para modificar dichos sistemas y de contratar los suministros y servicios de cualquier naturaleza que precise el Mando del Apoyo Logístico.

También es responsable de contratar los servicios necesarios para elaborar proyectos de obras y la ejecución de las mismas.

Está constituída por dos Subdirecciones que aglutinan las tres Secciones y los Negociados que las componían en la organización anterior.

Dirección de Abastecimiento (DAB)

Es el órgano responsable de la gestión, administración y control en materia de suministro y evacuación del armamento, material y equipo, así como del desarrollo de las funciones de catalogación, normalización y gestión de inventario.

Está constituida por dos Subdirecciones, formadas por las Secciones ya existentes y la inclusión de dos nuevas Secciones: Normalización y Catalogación y de Gestión del Sistema Logístico. Pero, sin duda, la mayor novedad consiste en que una de las Subdirecciones, la de Intendencia, proviene de la antigua Dirección de Servicios de Personal, como ya se apuntaba con anterioridad al tratar el Mando de Personal.

Dirección de Mantenimiento (DMA)

Es el órgano responsable de la gestión, administración y control en materia de entretenimiento, reparación y recuperación del armamento, material y equipos.

Es responsable asímismo de ejercer las funciones de ingeniería de los sistemas de armas aéreos y de la concesión de los certificados de Aeronavegabilidad.

Se articula en dos Subdirecciones con la misma denominación que las dos Secciones de la antigua Organización, pero haciendo más acorde su contenido.

Dirección de Transportes (DTR)

Es el órgano responsable de la gestión, administración y control en materias de transportes de personal, armamento, material y equipo, así como dichas funciones en lo relativo a servicios de material.

Es una de las novedades de la nueva organización del Mando del Apoyo Logístico, impuesta en el

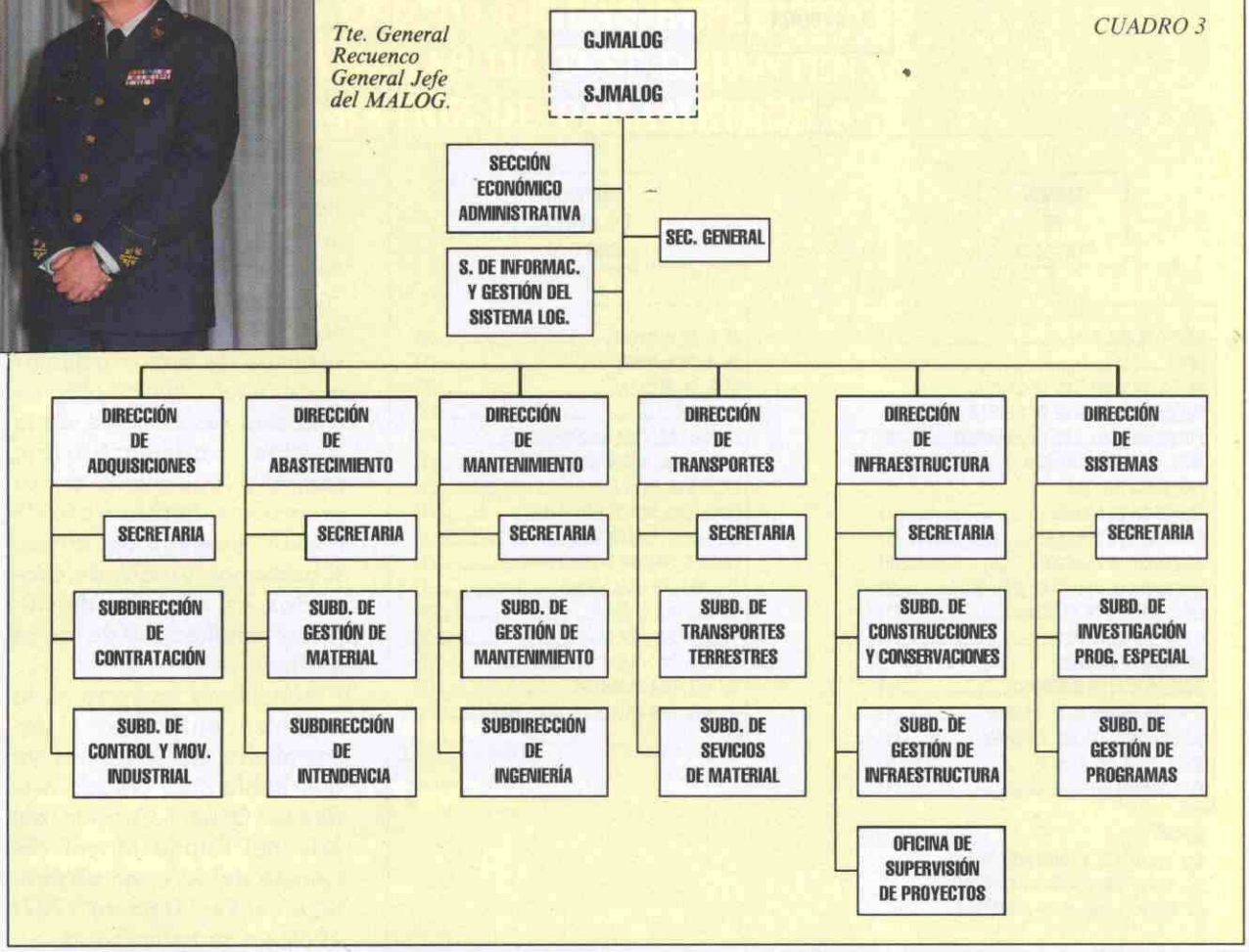
Instalaciones de la Maestranza Aérea de Albacete encuadrada en el Mando de Apoyo Logístico.

Tte. General Recuenco General Jefe del MALOG.

APOYO A LA FUERZA

MALOG

CUADRO 3



El CLAEX, Centro Logístico de Armamento y Experimentación, dependiente del MALOG, asume las funciones que cumplia el antiguo Ala 54.

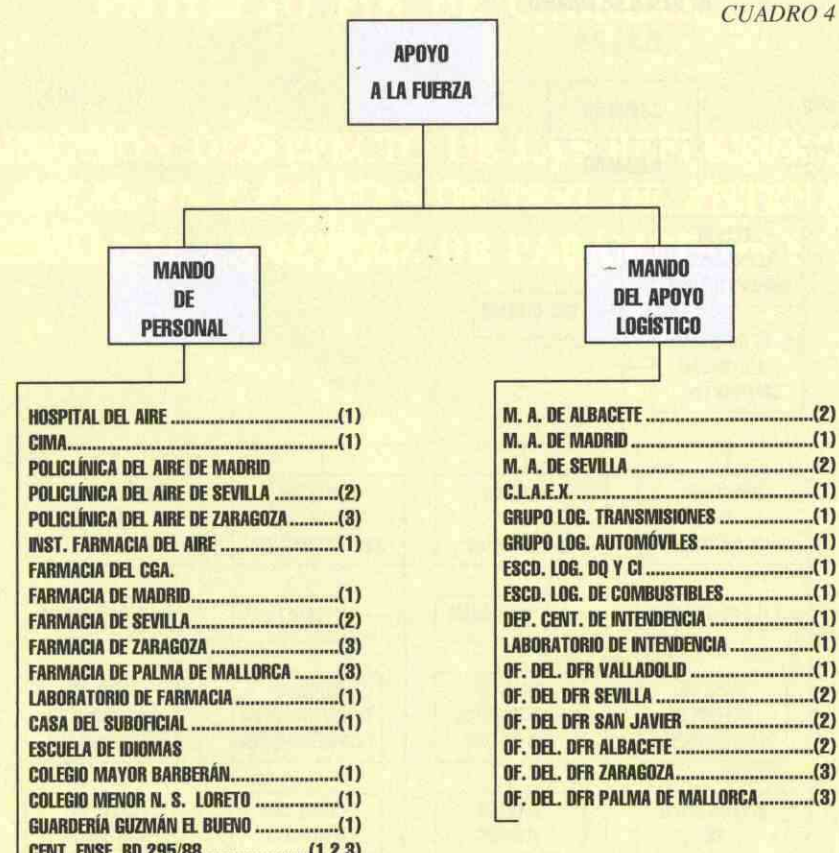
Real Decreto 1207/1989 y que sustituye a la antigua Dirección de Servicios de Material, que pasa a constituirse en Subdirección con el mismo nombre; la otra Subdirección está dedicada al transporte terrestre.

Dirección de Infraestructura (DFR)

Es el órgano responsable de la gestión, administración y control en materia de construcciones y obras, mantenimiento de las mismas y ordenación de instalaciones. Asimismo, le corresponde la gestión de los bienes y derechos inmobiliarios afectos al Ministerio de Defensa y asignados al Ejército del Aire, asi como informar sobre las necesidades de viviendas logísticas.

Pierde su carácter de organismo independiente al ser incluido en el Mando del Apoyo Logístico, perdiendo también la Sección Económico–Administrativa ya que será administrada por la del Mando. Sin embargo, pasa a encargarse del patrimonio asignado al Ejército del Aire, que con anterioridad llevaba la Dirección de Asuntos Económicos.

CUADRO 4



Dirección de Sistemas (DIS)

Es el órgano responsable del desarrollo y/o participación y coordinación de programas especiales, así como de promover y gestionar la investigación en áreas tecnológicas de aplicación a sistemas de armas actuales o de futuro desarrollo. Es asímismo responsable de la gestión, administración, control y seguimiento de los programas de desarrollo de nuevos sistemas de armas, subsistemas y equipos asociados, así como los de mejora y modificación de los ya existentes.

Aunque no figuraba en la organización anterior sí desarrollaba sus funciones ya que había sido creada mediante Orden Circular del Jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire; no obstante, en el Real Decreto 1207/1989 ya se le incluye.■

noticiario noticiario noticiario

IMPOSICIÓN DE CONDECORACIONES. *El Jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire presidió el 3 de octubre el acto de imposición de Condecoraciones de la Cruz del Mérito Aeronáutico, concedidas con motivo de la onomástica de S.M. el Rey. En esta ocasión fueron distinguidos 6 Oficiales Superiores, 4 Oficiales, 6 Suboficiales, 5 Cabos 1º y 4 Civiles.*

VISITA DEL MINISTRO DE DEFENSA AL CECAF. *Acompañado por el Jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire, el Ministro de Defensa visitó el 3 de octubre el Centro Cartográfico del Ejército del Aire.*

El Ministro en su recorrido por el Centro resaltó especialmente la Sección de Cartografía, la Sección de Fotogrametría, los Laboratorios, el 403 Escuadrón de las Fuerzas Aéreas, el Escuadrón de Artes Gráficas y Gabinete de Investigación y Desarrollo donde, entre otros temas, vió el tratamiento por ordenador de las imágenes procedentes de los satélites SPOT y LANDSAT y la preparación para el tratamiento de las futuras imágenes de HELIOS.

noticiario noticiario noticiario

VISITA DEL CESEDEN A LA ESCUELA MILITAR DE PARACAIDISMO. *Los componentes del XXX Curso Monográfico del CESEDEN visitaron el 10 de octubre la Escuela Militar de Paracaidismo. Tras ser recibidos por el Coronel Jefe y una comisión nombrada al efecto, giraron una visita a las distintas instalaciones del centro y a continuación presenciaron una exhibición de la PAPEA.*

TOMA DE POSESION DEL JEFE DEL MANDO AEREO DEL ESTRECHO. El día 4 de octubre tomó posesión de su cargo el Nuevo General Jefe del Mando Aéreo del Estrecho, Tte. Gral. Antonio María Espinosa Paredes, que viene a sustituir al Tte. Gral. Alejandro García González.

El acto, que fue presidido por el Jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire, se inició con la lectura del Decreto de nombramiento. A continuación, el General Espinosa inició su discurso abogando por la unión entre el pueblo y el Ejército y la necesidad de que la sociedad tenga la certeza de que las Fuerzas Armadas son parte de ella misma. Señaló, igualmente, que: "... no puede existir nación independiente sin Fuerzas Armadas, sea cual fuere su composición y procedencia".

Finalmente, invitó a todos los militares allí presentes a que se alejen de "las sombras del desaliente, la crítica permanente y la dejación de nuestros deberes".

Concluyó el acto con el desfile de las fuerzas que habían rendido honores ante las autoridades militares y civiles.

VISITA AL ALA 14 DE LA ACADEMIA "Y.A. GAGARIN". Dentro del programa oficial de su visita a España, el día 16 de octubre llegó a la Base Aérea de Los Llanos una comisión de la Academia Militar Aérea "Y.A. Gagarín" de las URSS presidida por el Coronel General Korolkov, Director del Centro, y a la que acompañaba el General Delgado Pinto, Director de la Escuela Superior del Aire.

A su llegada, el Coronel General Korolkov sostuvo un encuentro con los medios de comunicación, asistiendo a continuación a una exposición del Coronel Cervera Madrigal, Jefe del Ala 14, sobre las características organizativas del Ejército del Aire y sobre las particularidades del Ala 14, recorriendo posteriormente las instalaciones de la Unidad.

EL EJERCITO DEL AIRE SUBCAMPEON EN EL PENTATHLON AERONAUTICO INTERNACIONAL MILITAR

FRANCISCO NUÑEZ ARCOS
Bgda. de Aviación (MMA)

UN equipo de deportistas del Ejército del Aire compuesto por cinco capitanes y un alférez han participado en el Pentathlón Aeronáutico Internacional militar que se ha celebrado en las instalaciones de la Academia de la Fuerza Aérea Brasileña, en Pirassununga, próximas a SAO PAULO, entre los días 10 y 20 de octubre de 1991, en el cómputo final de las pruebas celebradas, los cuatro titulares del equipo español se auparon hasta el subcampeonato, la medalla de plata, en una competición en la que se midieron con los equipos de Suecia, Holanda, Finlandia, Bélgica, Noruega y Brasil.

Los capitanes Espresati, Oton, Torres y el alférez Cuenca recibiendo en el podio la medalla de subcampeones por naciones.

LAS ALAS N.º 11, 23, 31 Y LA ACADEMIA GENERAL APORTARON LOS DEPORTISTAS QUE TAN DIGNAMENTE REPRESENTARON AL EJERCITO DEL AIRE

El conjunto representante del Ejército del Aire español estaba integrado por los capitanes Espresati, Otón y Barcala del Ala 31, Torres del Ala 23, Elices del Ala 11 y el Alférez Cuenca de la Academia General del Aire. Individualmente el Capitán Espresati, del Ala 31 conseguiría ocupar un lugar en el podio de los vencedores, obteniendo la medalla de bronce.

La participación del equipo nacional se había gestado con la selección efectuada por la Junta Central de Educación Física y Deportes del Ejército del Aire, basada principalmente en los resultados del Campeonato Nacional de Pentathlón Aeronáutico, con la inclusión de otros deportistas que aunque no habían participado en él por distintos motivos, evidenciaban una trayectoria y un estado de forma que podía garantizar un aportación al equipo con resultados óptimos. Este Campeonato Nacional se celebró en los últimos días del mes de septiembre y fué ganado individualmente por el Capitán Torres San José del Ala 23 y por equipos se proclamó campeón el representante del Ala 31 formado por los capitanes Otón, Salazar, Mora y Barcala.

Aunque el equipo nacional no hizo concentración previa al pentathlón internacional, sus componentes rozaron el triunfo final, el puesto de honor del podio, pero hubieron de conformarse con la plata y el subcampeonato. El equipo ganador, Brasil, el anfitrión, había realizado una concentración de casi tres meses para la puesta a punto de sus deportistas; como complemento al oro por equipos, Brasil obtuvo otra medalla, la de plata individual para su hombre más completo Waldir A. de Lima.

Paralelamente a la competición de los titulares, cuatro por equipo, (28 en total) se desarrolló otra de los reservas en la que participaron 14 deportistas. Las puntuaciones de los reservas en las distintas pruebas superaron en algunos casos las de los titulares de sus respectivos paises ■

Viitala (Finlandia), Waldir (Brasil) y Espresati (España) tras recibir sus medallas individuales del Pentathlon Aeronáutico Internacional Militar.

noticiario noticiario noticiario

El 8 de octubre se organiza la Unidad de Verificación Española (UVE). (Orden 0073/91; BOD 200).

El 26 de octubre se crean las Agregadurías de Defensa en las Embajadas de España en Túnez, Moscú, Seúl y Varsovia (RD 1748/90; BOD 13/91).

DOS NUEVOS CL-215 T PARA EL 43 GRUPO DE FA,s. El día 26 de octubre tomaron tierra en la Base Aérea de Torrejón dos nuevos aviones CL-215 T. que, matriculados UD13-29 y UD13–30, reforzarán la operatividad del 43 Grupo de FAs.

El viaje desde Canadá se realizó en tres etapas totalizando entre los dos aviones, 39:15 horas de vuelo. Durante el viaje se contó con la inestimable cooperación de un C-130 Hércules del Ala 31, que prestó cobertura SAR, apoyo logístico y a la navegación.

Etapas y tiempos de vuelos:	AVIONES	HORAS
Montreal-San Juan de Terranova	UD-13-29 UD-13-30	4:50 4:50
San Juan-Lajes (Azores)	UD-13-29 UD-13-30	8:05 8:00
Lajes-Torrejón	UD-13-29 UD-13-30	6:45 6:45

DISTINCION A LA ESCUELA MILITAR DE PARACAIDISMO. *El día 27 de octubre la Escuela Militar de Paracaidismo fue nombrada Presidente de Honor de la Cofradía de la Santísima Cruz de los Espejos de la localidad de Archena.*

Los actos, que se desarrollaron con notable brillantez, consistieron en el recibimiento de autoridades civiles, religiosas y militares en la plaza de la localidad, una misa de campaña en el polideportivo municipal y una exhibición a cargo de la PAPEA.

Estos dos aviones son el 3º y 4º de los remotorizados con los motores turbohélices PW123AF, de avanzada tecnología y potencia de despegue de 2380 SHP.

Los dos primeros aviones fueron entregados al Ejército del Aire en la Maestranza Aérea de Albacete e incorporados a la Unidad a primeros del pasado mes de junio, lo que permitió su empleo operativo en la pasada campaña contraincendios.

ENTREGA DE PLACA DE HONOR A LAS ALAS 35 Y 37 DEL EJERCITO DEL AIRE

POR aprobación en la Asamblea General de la Federación Española de los Deportes Aéreos del 15 de junio pasado se le concedieron por unanimidad la Placa de Honor, máxima distinción de la F.E.N.D.A. a las Alas 35 de Getafe y 37 de Villanubla.

La entrega de ambas se ha realizado en fechas sucesivas, al Ala 35 se le hizo entrega el pasado día 18 de octubre en un sencillo, pero caluroso acto, que tuvo lugar en la sala de F.F. Aéreas de la citada unidad. Al referido acto asistió el Coronel de la Base y Jefe a la vez del Ala 35, Gonzalo RAMOS JACOME, así como su plana mayor Tte. Coronel CLIMET como Jefe de FF.AA. y los respectivos comandantes, Jefes de Escuadrones y tripulaciones; así como personal de vuelo y mantenimiento en tierra;

por parte de la Federación Española, asistieron el Presidente GUISADO MUÑOZ, Vicepresidente GOLPE FE, Presidente de la Comisión de Paracaidismo ALVAREZ NOVO y Gerente de F.E.N.D.A. GARCIA BENITEZ, y como puente entre F.E.N.D.A. y el Ala 35 REQUENA JIMENEZ, ya que actualmente es adjunto a la Presidencia y en su calidad de militar que fue en activo, fundador de la citada Ala de vuelo en la década de los 50. ¡Ya ha llovido!.

El acto estuvo lleno de sencillez y sinceridad, y tanto las palabras del Presidente de F.E.N.D.A., como las contestadas por parte del Jefe del Ala, hermanaron una vez más la camaradería que existe entre las unidades de vuelo con las distintas especialidades de nuestro deporte, que unos cumpliendo con una misión específica de mando y otros haciendo deporte, pero con un común denominador que es el de volar.

La entrega al Ala 37 en Villanubla se ha llevado a cabo el pasado día 15 del presente mes, también se hizo entrega de la Placa de Honor en la Sala de Fuerzas Aéreas, donde como mascota o símbolo de la unidad, está presidido por una cabeza disecada de caribú, cazado y traído por la unidad desde las lejanas tierras de Namibia.

Al acto asistieron por parte del Ala el Coronel Juan A. CALVO ALVARO, así como los Tte. Coronel y Comandantes Jefe respectivos de Escuadrones, y al igual que en el Acto anterior hubo asistencia de las distintas escalas y graduaciones, por parte de F.E.N.D.A., sólo pudieron estar presentes, dada la distancia el Presidente GUISADO MUÑOZ y Gerente GARCIA BENITEZ. Las palabras fueron muy similares a la entrega anterior pero se llegó a una conclusión, de que en lo sucesivo, como solamente Villanubla dispondrá de aviones T12B (Aviocares), es muy probable que el 90% de las misiones que deban prestar ayuda para cualquier actividad dentro de nuestro deporte, será con toda seguridad de esa unidad.

En ambos actos se brindó con un vino español, que dió motivo a relajar la ceremonia protocolaria de principio.

SALON AERONAUTICO "AIRTRAN 91" EN SON SAN JUAN

JOSE SANTANER GARAU
Coronel de Aviación

DESPUES de ser aplazada su celebración, prevista inicialmente para el mes de marzo de 1991 debido a las circunstancias mundiales, entre los pasados días 6 y 9 de noviembre tuvo lugar en el terminal y aparcamiento charter del Aeropuerto de Palma de Mallorca el Salón de la Aeronáutica y Control de la Circulación Aérea "AIRTRAN-91" organizado por la Institución Ferial de Baleares (IFEBAL) en el que Ejército del Aire prestó una importante cooperación.

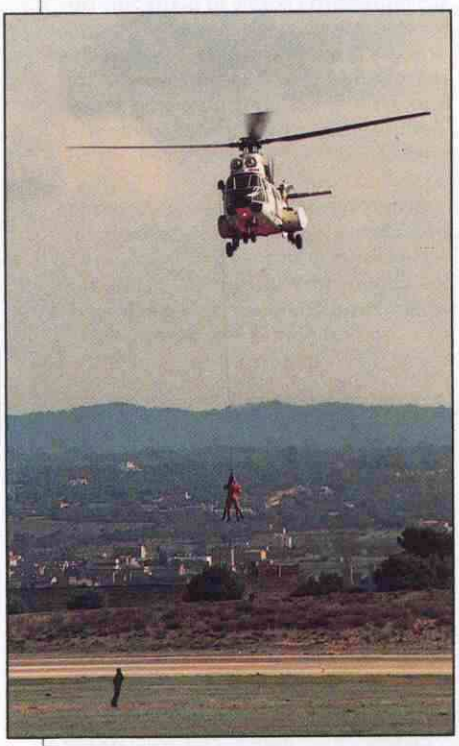
"AIRTRAN-91" nació como unas jornadas de debate sobre la problemática del tráfico aéreo, que influye de manera esencial en una Comunidad como de las Islas Baleares, marcada por la insularidad y por un altísimo volumen de circulación aérea derivado de su carácter de destino turístico de primer orden.

Las jornadas técnicas internacionales fueron un foro de reflexión al máximo nivel de todos los agentes involucrados en la mejora de la capacidad del espacio aéreo y aeropuertos que incluyen directivos de aeropuertos y de aviación civil, controladores aéreos, compañías aéreas, pilotos civiles y Ejército del Aire. También hicieron acto de presencia en los correspondientes stands las empresas nacionales y extranjeras más representativas del sector.

A petición de IFEBAL la Jefatura del Estado Mayor del Ejército del Aire decidió la participación de éste con una exposición monográfica instalada por la Oficina de Relaciones Públicas del Cuartel General del E.A. en el citado terminal y una exhibición estática de los aviones que en la jornada final efectuaron una importante exhibición dinámica ante miles de espectadores situados en el aparcamiento charter y en la zona Norte de la Pista Sur. Esta exhibición se llevó a cabo sin limitaciones para el denso tráfico civil del Aeropuerto de Palma, que habrá alcanzado la cifra de 12 millones de pasajeros en 1991, y que operó normalmente desde la Pista Norte, mientras los participantes en el festival aéreo efectuaron sus maniobras sobre la pista Sur, desarrollándose sin el menor problema gracias a un importante briefing desarrollado en la Base Aérea de Son San Juan entre controladores civiles y pilotos militares participantes en un ejemplar ambiente de cooperación y coordinación.

Se pretende que el Salón se celebre cada dos años con carácter internacional y que sea la ventana de las últimas novedades en sistemas y equipos de control y navegación aérea, equipamiento de aeropuerto y líneas aéreas y equipos electrónicos

noticiario noticiario noticiario



de defensa y seguridad aérea. La pretensión de la organización es que el certamen se transforme en el futuro en un salón aeronáutico importante en base al aparente despegue en Mallorca de una infraestructura de alta tecnología relacionada con la aviación cuyo más claro exponente es la instalación en el término municipal de Llucmajor, próximo a Son San Juan, después una fuerte competencia con otros paises europeos, por la compañía "British Caledonian" de un centro de formación dotado de simuladores de vuelo de aviones civiles, inicialmente de "Boeing-737" y "Boeing-757", en los que un elevado número de pilotos de distintas compañías a su paso por Palma, efectuará su entrenamiento en simulador, estando previsto ampliarlo con un elevado número de otros tipos de aviones. Asimismo se habla de proyectos en relación con el mantenimiento y montaje de material de aviación general en el remozado Aeropuerto de Son Bonet que junto a un deseado proyecto de ampliación del Aeropuerto de Son San Juan crea en Palma una especie de euforia aeronáutica en una población para la que son vitales los enlaces aéreos y agradece constantemente el apoyo del Ejército de Aire, sobre todo a través de las misiones de búsqueda y salvamento del 801 Escuadrón de FF.AA. protagonista constante en los medios de comunicación social como consecuencia de la configuración geográfica del Archipiélago que es además un verdadero portaaviones anclado en el mediterráneo occidental.

La muestra aérea tuvo una primera parte para la aviación civil interviniendo un elevado número de ultraligeros y un DC-3 de la compañía "Aeromarket" que a pesar de sus muchos años completó una magnífica actuación.

La segunda correspondió al Ejército del Aire al que se unió la Armada con un "Harrier" y constituyó en realidad una magnífica oportunidad para rendir cuentas ante la población civil del estado de entrenamiento así como del adecuado empleo de los medios con que se cuenta.

Desde el día de la apertura del Salón, la exhibición estática se constituyó con el siguiente material cuya exhibición dinámica el último día del Salón comprendió:

– Un AV-8S "Harrier" de la 8.ª Escuadrilla de la Armada (Rota) que efectuó una demostración completísima de sus posibilidades de despegues y aterrrizajes verticales y cortos, vuelo estacionario, potencia ascensional, etc.
– Un D-3B "Aviocar" del 801 Escuadrón de FF.AA. (B.A. Son San Juan) que efectuó un lanzamiento de bengalas y de una cadena de salvamento.
– Un helicóptero HD-21 "Superpuma" del 801 Escuadrón que efectuó recogidas de personal por eslinga, cesta y camilla.
– Un D-2 "Fokker-27" del 802 Escuadrón (B.A. Gando) que demostró sus características de vuelo.
– Un UD-13 "Canadair" del 43 Grupo de FF.AA. (B.A. de Torrejón) que después de llevar a cabo una carga de agua en la Bahía de Palma efectuó una pasada húmeda en frente del público.
– Un T-12B "Aviocar" de la Escuela Militar de Paracaidismo (A.M. de Alcantarilla) que lanzó la PAPEA en dos pasadas de 5 hombres desde distintas altitudes, aterrizando todos en el punto marcado con su precisión característica.
– Un C15 "F.18/Hornet" del Grupo 15 del Ala núm. 31 (B.A. de Zaragoza) que con un looping de despegue, viraje a máximos G, s, ocho cubano, toneles con tren fuera, looping cuadrado, pasada lenta y aceleración, imperial y toma de tierra, constituyó el broche de oro a la participación militar.

El sábado 9, a las 18'00 horas, el Salón cerró sus puertas deseándole por nuestra parte un venturoso futuro en relación con sus objetivos.■

CURSO DE RADIOFARMACIA. *En el Hospital del Aire, y durante los días 4 al 11 de noviembre, ha tenido lugar el II Curso de Introducción a la Radiofarmacia, organizado por la SERFA y dirigido por el Capitán de Farmacia, Rafael Blasco, del Servicio de Medicina Nuclear del Hospital del Aire. En el mismo se abordaron temas propios de la especialidad: radionúclidos, radiofármacos, radioanálisis, radiofarmacia y protección radiológica.*

DESTACADO GALARDON. *En el transcurso de las XXI Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico que tuvieron lugar en Lisboa entre los días 6 y 8 de noviembre, Indalecio Rego Fernández fue nombrado miembro de honor del Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico, del Espacio y la Aviación Comercial, en virtud de sus méritos como uno de los impulsores más brillantes de dicho organismo, contribuyendo a su desarrollo y avances así como por sus investigaciones y trabajo en beneficio del Derecho Aeronáutico.*

Indalecio Rego es la cuarta personalidad aeronáutica y primer piloto que recibe este premio.

S.M. EL REY EN ALBACETE. S.M. el Rey se trasladó el día 13 de noviembre a la Base Aérea de Albacete para presenciar el ejercicio "Ojo Rojo" de defensa aérea.

Acompañado del Ministro de Defensa, Jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire, Jefe del Mando Aéreo del Estrecho y Coronel de la Base siguió las evoluciones de este ejercicio que se basaba en un supuesto ataque de fuerzas enemigas, formadas por aviones F.5, Mirage III, C10 y un C212 de guerra electrónica, procedentes de un país amigo, situado más allá del Mar de Alborán, con el objeto de inutilizar o destruir, en este caso, las instalaciones de la Base Aérea de Los Llanos.

Como fuerza de interceptación se hizo un despliegue de defensa con material aéreo formado por dos escuadrones de F-18 y uno de Mirage F-1, contando con el apoyo de los escuadrones de vigilancia aérea, EVA's.

Hacia media mañana se dió por concluido el Ejercicio, procediéndose a evaluar los primeros resultados de la operación en la sala WOC: aviones enemigos neutralizados en vuelo por parte de la fuerza de defensa y objetivos estratégicos alcanzados por los atacantes en sus incursiones por territorio español. El resultado final sería analizado por el Centro de Operaciones de Combate situado en la Base Aérea de Torrejón.

noticiario noticiario noticiario

EL ALA 14 CUMPLE 100.000 HORAS DE VUELO. *El día 20 de noviembre, los C-14 (F-1) de la Base Aérea de Los Llanos alcanzaban las 100.000 horas de vuelo. El capitán Taranilla con el C-14-16 completó esta cifra que representa un hito en los anales del Ala.*

Al mismo tiempo cabe resaltar que el pasado mes de septiembre se cumplieron tambien los cinco millones de horas/hombre del Escuadrón de Mantenimiento de la Unidad.

25.000 HORAS DE F.18 EN EL ALA 31. El día 22 de noviembre se cumplieron las 25.000 horas de vuelo de material C.15 en el Ala 31.

El hecho fue protagonizado por el capitán Carlos Navas Calatayud, piloto del avión C.15 n.º 38, siendo atendido en la línea por el sargento Jorge García Martínez.

Desde la llegada de los seis primeros F-18 a la Base Aérea de Zaragoza, en julio de 1986 hasta la fecha, se han cumplido estas horas de vuelo, gracias a la dedicación de un grupo de profesionales que con su esfuerzo han conseguido alcanzar esta cota de las 25.000 horas, con la satisfacción del "deber cumplido".

El 8 de noviembre de 1990 se aprueba el Reglamento General de adquisición y pérdida de la condición militar y de situaciones administrativas del personal militar profesional. (RD 1385/90; BOD 224).

SINKEX-91: HUNDIR EL CHURRUCA
PROYECCION DEL PODER AEREO A 1.500 MILLAS

FRANCISCO JAVIER GARCIA ARNAIZ
Comandante de Aviación

A finales del mes de noviembre de 1991, la Armada Española ofreció al Ejercicio del Aire la oportunidad de participar en el Ejercicio SINKEX 91, consistente en el lanzamiento de armamento real de diverso tipo sobre el antiguo destructor CHURRUCA, que había sido dado de baja en el mismo año. El Churruca sería colocado en un punto entre 50 y 100 NM al Oeste de la Isla de la más occidental de las islas Canarias, Hierro, desprovisto de combustible, calderas, cañones y elementos explosivos, así como compartimentado de forma estanca para aumentar su resistencia al hundimiento y de esta forma servir de blanco durante el mayor tiempo posible.

El Ejército del Aire decidió su participación con 8 C-15 (F-18) del Ala 12, de la Base Aérea de Torrejón de Ardoz, con el apoyo necesario para poder realizar la misión desde su propia base y regresar a ella.

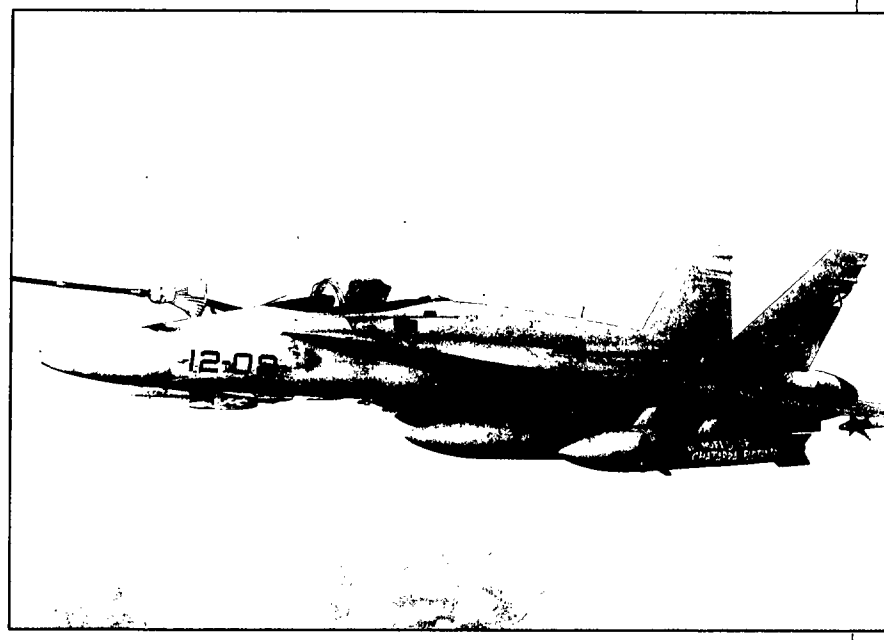
El Ejercicio tuvo lugar el día 12 de diciembre de 1991, y por parte del Ejército del Aire participaron los ya citados 8 C-15 del Ala 12 como aviones de Ataque, 2 AE-9 (F-5B) del Ala 23 como iluminadores LASER, 3 TK-10 Hércules del Ala 31 como cisternas para reabastecimiento en Vuelo y 1 TK-17 (B-707) del Grupo 45 como cisternas de reabastecimiento en Vuelo y Puesto de Mando Volante. Además, el SAR estableció el dispositivo adecuado por si hubiese sido necesario rescatar alguna tripulación en el Atlántico, con 2 Fokker-27 en el aire y 3 helicópteros constantemente alertados en las Islas Canarias y en la Península. El control aéreo fue suministrado por el Ala de Alerta y Control y el Grupo de Alerta y Control en sus respectivas áreas de responsabilidad.

El armamento elegido para el hundimiento del antiguo destructor Churruca por parte del Ejército del Aire fue el de Bombas de Guiado Láser de diversos pesos y bombas de caída libre de 500 kilos.

El Ejercicio ha supuesto un hito en las operaciones aéreas de Ejército del Aire pues nunca hasta entonces se había intentado un vuelo de tan larga duración y a tan larga distancia con aviones de ataque. Cada uno de los C-15 estuvo en el aire aproximadamente 6 horas. Es la primera vez que 4 aviones cisterna están en el aire simultáneamente para la misma operación, con la particularidad de que pertenecían a las 2 Unidades capaces de suministrar combustible en vuelo, y además ha sido la primera ocasión en que un TK-17 (B-707) ha cumplido con su cometido de Puesto de Mando Volante en un ejercicio.

Debido a la cantidad de armamento lanzado por la Armada contra el Churruca, y estar previsto el ataque del Ejército del Aire en la última parte del ejercicio hizo que el Destructor se hundiese antes de que comenzase la ventana de tiempo asignada a los C-15, por lo que el armamento se lanzó en un área vigilada y a la vista del buque que ejercía el control del Ejercicio para comprobar su correcto funcionamiento.

A pesar de no disponer de blanco de superficie concreto, los objetivos principales del Ejército del Aire en el ejercicio se cumplieron, demostrando su capacidad para llevar a cabo acciones aéreas a larga distancia, de forma inmediata y con suficiente potencia. Se recorrieron más de 2.600 NM entre la ida y regreso del objetivo, se lanzaron 12.000 kg de armamento sobre el área, y se suministraron en el aire más de 80.000 libras de Combustible, todo ello coordinado desde un Puesto de Mando Volante y con cobertura SAR.



La capacidad de respuesta inmediata, proyección, economía de medios y potencia del Poder Aéreo ha quedado mostrada a través de la participación del Ejército del Aire en el Ejercicio SINKEX 91■

CURSO PARA PAISES MIEMBROS DE LA CSCE: UNA OCASION MUY ESPECIAL

FEDERICO YANIZ VELASCO
Tte. Coronel del C.G. del E.A.

CON el objeto de promover un mejor conocimiento de la Alianza Atlántica y su respuesta ante los cambios políticos y militares ocurridos en Europa, la OTAN organizó dos cursos especiales para paises miembros de la Conferencia de Seguridad y Cooperación en Europa (CSCE). Los dos cursos tuvieron lugar simultáneamente la semana del 21 al 25 de noviembre pasado. Uno de ellos se realizó en el Colegio de Defensa de la OTAN (NADEFCOL) e iba dirigido a generales, coroneles y tenientes coroneles. En Escuela OTAN (SHAPE) en Oberammergau se impartió el otro dirigido a tenientes coroneles y a comandantes. Tanto en Roma como en Oberammergau hubo una participación notable de diplomáticos de los paises de Europa Central y del Este que acompañaron al personal militar que acudió a lo convocatoria.

ABRIENDO CAMINO

El curso celebrado en Roma tuvo por tema: "El futuro de la OTAN: política de seguridad de los miembros de la Alianza" y asistí al mismo como representante español. El desarrollo a esta singular experiencia fue un acontecimiento único en la historia de la Alianza. En el salón de conferencias de NADEFCOL se sentaron codo a codo generales, oficiales superiores y diplomáticos de los paises del extinto Pacto de Varsovia, no alineados y de la OTAN. De los paises no alineados solo asistieron representantes de Finlandia, Suecia, Malta, Austria y Suiza. De las nueve na-

ciones nacidas en los últimos meses asistió el Ministro de Estado de Estonia y el primer día del curso estuvo presente un diplomático albanés.

El espíritu de diálogo y comunicación abierta entre todos los asistentes fue en todo momento una característica del curso. La actividad académica se dividió en dos grandes áreas: conferencias magistrales seguidas de coloquio y reuniones en comités de trabajo. Las conferencias fueron impartidas por autoridades y expertos de la OTAN. Entre ellos se pueden destacar el Embajador DE FRANCHIS (Secretario General adjunto), el General EIDE (Presidente del Comité Militar) y el General GALVIN (Comandante Supremo Aliado en Europa).

Las preguntas dirigidas a los conferenciantes fueron contestadas con gran franqueza y sirvieron para ampliar los temas y aclarar conceptos. En las sesiones de los comités de trabajo, formados por grupos de diez a doce concurrentes con un profesor del Colegio como moderador, se profundizó en los asuntos de más interés en un ambiente totalmente informal.

La convivencia de los asistentes fue uno de los objetivos propuestos y logrados. Para fomentarla, aparte de las actividades académicas, se alentó en los actos sociales y cotidianos la mayor comunicación posible entre todos. Las comidas en mesas dispuestas para los comités sirvieron para, en un ambiente grato, profundizar en el conocimiento mutuo. La rápida visita cultural a Roma en la tarde del miércoles 23 y la recepción ofrecida por el Director del Colegio, General Castelo, fueron también ocasiones para establecer lazos amistosos entre todos.

En el acto de clausura se entregaron a los concurrentes certificados de asistencia. Los representantes nacionales acudieron a recibir su diploma por el orden alfabético inglés de las naciones, siendo las dos últimas los EEUU (USA) y la URSS (USSR). Los oficiales más antiguos de ambos paises se saludaron cordialmente en un gesto que para muchos tuvo carácter simbólico.

Las actividades desarrolladas han sido un ejemplo de la actitud de la OTAN, ya marcada en el punto 6 de la Declaración de Londres de 1990, hacia los paises del Centro y el Este de Europa. La atmósfera creada en el Colegio de Defensa de la OTAN en Roma es un ejemplo que debe seguirse y que puede ayudar a la Seguridad en el Continente europeo al fomentar la comprensión mutua y el establecimiento de relaciones amistosas personales entre militares profesionales de los paises participantes en la Conferencia de Seguridad y Cooperación en Europa.

EPILOGO

El curso especial para paises de la CSCE cumplió sus objetivos y constituyó un éxito memorable. El intercambio de opiniones e ideas fue muy fluido y sirvió para romper barreras y establecer un ambiente de trabajo agradable y productivo. Algunos asistentes del Centro y Este de Europa preguntaron abiertamente sobre su posible integración en la Alianza y otros expresaron su preocupación ante la situación en Yugoslavia y su influencia en la zona.

La asistencia al curso de un representante español sirvió para marcar nuestro interés por los temas de más palpitante actualidad en Europa. Nuestra presencia en este tipo de cursos, reuniones, seminarios, etc. parece imprescindible para garantizar nuestra aportación y expresa nuestra preocupación e interés en los temas relativos a la Seguridad de una Europa que se está construyendo sobre unas nuevas bases.■

Encuesta

DANIEL SANESTEBAN

VAYA por delante mi felicitación a los mandos del Ejército del Aire por haber tenido la honestidad de realizar una encuesta a los militares de carrera de dicho Ejército y de hacerla pública. Creo que son pocas las instituciones españolas capaces de hacer lo mismo.

Con los datos recogidos de los distintos periódicos que he podido leer voy a tener la osadía de dar la opinión de un espectador apasionado acerca de las respuestas dadas al interrogatorio y de las conclusiones que los periodistas sacan de las mismas, con las cuales no siempre coincido.

Es un hecho positivo que el 96% de los interrogados haya respondido, pudiendo no hacerlo, de lo cual puede deducirse que el espíritu de colaboración, el sentido de responsabilidad y la disciplina son conceptos muy arraigados en todos los componentes del Ejército del Aire, incluso en los que quieren abandonarlo, que tal vez hayan perdido su vocación pero no su estilo. La vocación, igual que el amor, solo es eterna mientras dura; es una entrega, libre y voluntaria, que hay que renovar cada día, un deseo de vivir y morir por alguien o por algo. Incluso la vocación heróica, que es irreductible, que se mantiene contra toda norma y toda razón, necesita una base de sustentación. Según un veterano soldado español "con la Patria se está como con la madre, con razón y sin ella". Pero para estar con la madre lo primero que hace falta es tener madre.

Decía, hace poco, el Ministerio de Asuntos Exteriores, Sr. Fernández Ordónez, que había que recuperar el sentido de Patria, y dice el Diccionario de la Real Academia que "recuperar es volver a adquirir lo que se había perdido". El Sr. Fernández Ordóñez expone, con encomiable honestidad, su criterio según el cual los españoles hemos perdido el sentido de Patria. Si esta idea hubiera podido desarrollarla en una conferencia en lugar de exponerla en pocas palabras me atrevo a suponer que quiso decir que unos pocos españoles han perdido totalmente el sentido de Patria o que todos lo hemos perdido un poco o, probablemente, ambas cosas.

Creo que esta pérdida y esta astenia no se han producido por azar, han sido provocadas, alentadas, aplaudidas. Durante más de diez años, como siguiendo una consigna férrea, la palabra Patria fué desterrada del vocabulario oficial español, hablado y escrito. La Patria y sus símbolos fueron proscritos.

Tal vez los impulsores de esta corriente fueron unos pocos españoles que nunca habían tenido claro el concepto de Patria, algunos, por exceso, concebían solamente entidades de ámbito internacional y otros, por defecto, de ámbito regional o aún menos. Se sustituyó la palabra "patria" por la palabra "país". Pero país es un concepto material –"Nación, región, provincia o territorio", según el Diccionario de la Lengua– impreciso con respecto a sus límites y características. La Patria es otra cosa –"Tierra natal o adoptiva, ordenada como nación, a la que se siente ligado el ser humano por vínculos jurídicos, históricos y afectivos"–, tiene, por definición, una componente espiritual, exclusiva del ser humano, del que la palabra "país", carece. Sería correcto decir que el Artico es el territorio del oso blanco, pero no lo sería decir que es su patria.

Si el concepto de Patria desaparece, la vocación militar no tiene sentido, de la misma forma que no tendría sentido la vocación religiosa sin el concepto de Dios.

Durante algunos años se ha tratado, desde distintos ángulos, de debilitar, de menoscabar, de desacreditar a la Patria y a sus símbolos. (Véase el artículo del Gral. Guil Pijuan del número 607 de esta Revista - Ocubre 1991).

Desde las ofensas de palabra y obra de la bandera sin que, en algunas ocasiones, las autoridades encargadas de velar por su honor y su prestigio reaccionaran de inmediato en proporción al ultraje, hasta los reiterados ataques al uniforme del que parece que, hoy, solo están orgullosos los que lo visten, aunque este orgullo casi nunca se manifiesta ante civiles. Hoy se pueden recorrer las calles de cualquier ciudad española, a cualquier hora, sin ver, apenas, un uniforme militar. En la encuesta se aduce la seguridad como una de las razones por las que no se utiliza, en público, el uniforme. Es razonable enmascararse, mimetizarse; nos lo enseña la naturaleza. Pero hay que distinguir entre el mimetismo del tigre, que se oculta entre las luces y sombras de la selva para atacar y el mimetismo del conejo que se esconde entre las retamas para pasar desapercibido porque se sabe indefenso.

Perdonad que me repita. Escribí en una de mis reflexiones desde la barrera que "si amplios sectores de la sociedad vuelven la espalda a las Fuerzas Armadas, y

se manifiestan indiferentes o incluso hostiles a todo lo que signifique milicia, puede ocurrir que los componentes de los Ejércitos lleguen a perder la fe en su propia misión, la fe en sus jefes y en sí mismos...". El resultado de la encuesta pone de manifiesto que lo que yo suponía que "podía ocurrir" ya está ocurriendo; el 69% de los entrevistados confiesa que su fe y su ilusión se han ido atenuando. Sin embargo, creo que se puede afirmar sin error que la mayor parte de los ciudadanos españoles no solo no son hostiles a las Fuerzas Armadas sino que las aprecian y las respetan; la hostilidad procede de una escasa minoría vociferante y, con frecuencia, agresiva, que se hace escuchar y a la que, por alguna razón que ignoro, los medios de comunicación le sirven de caja de resonancia hasta el punto de que un solo insumiso hace correr más tinta de imprenta que mil buenos soldados.

Incluso al comentar esta Encuesta me parece adivinar que los medios de comunicación hacen más hincapié en los aspectos negativos que en los positivos. No produce el mismo efecto psicológico escribir en titulares: "Uno de cada tres mandos del Aire no volvería a ser militar" que decir: "Dos de cada tres mandos del Aire volverían a ser militares". Son los mismos números pero no es la misma lectura.

Otro aspecto interesante que no comenta la prensa son las causas, los "por qué?, tal vez porque no figuran en la encuesta. Si los conociéramos podríamos determinar con la sonda la profundidad de este aparente desaliento y saber si obedece a unas determinadas circunstancias actuales, susceptibles de ser modificadas, o es más profundo y más grave. No es lo mismo que los madrileños no sean aficionados a la ópera porque no hay Teatro de la Opera (situación coyuntural que tiende a resolverse) que no amen la música, en general, porque sean sordos.

¿Dónde está el problema, en los oficiales del Ejército del Aire o en las circunstancias que el Ejército del Aire, en particular, y la sociedad, en general, atraviesan?. Los medios de comunicación no nos dejan demasiadas puertas abiertas a la esperanza cuando la realidad no parece ser exactamente esa. Todos los Ejércitos Vocacionales –no así los mercenarios– son un perro fiel que se alza vigoroso al escuchar la palabra del amo o sentir en el lomo su palmada cariñosa. El amo es España, que habla con las voces unidas de todos los españoles y aplaude con las manos de todos. España tendrá el Ejército del Aire que quiera... que puede que no sea el que los aviadores creemos que necesita. Y lejos de nosotros –me atrevo a hablar en nombre de todos sin merecimiento alguno– pensar que lo necesita para la guerra, no, lo necesita para ser respetada, pues es imposible ignorar que, en un mundo en el que todos hablan de paz, nadie respeta a los débiles.

Y si la fuerza se mide en pesetas es indudable que la nuestra va decreciendo a medida que decrecen los presupuestos de Defensa. Este dato aislado creo que no es determinante del estado de ánimo de nuestros aviadores; puede serlo unido a otras señales de alarma que, como termitas, van royendo los cimientos de la vocación. Señales que, vistas desde dentro, parecen indicar cierto despego del pueblo español hacia sus Fuerzas Armadas.

Tal vez la extremada sensibilidad de los militares con respecto a los sentimientos de la sociedad hacia ellos les lleve a exagerar la importancia de determinadas actitudes pero hay que pensar que el respeto y afecto de sus compatriotas son, con frecuencia, su única recompensa.

Lo que me parece más curioso de las reacciones periodísticas a la encuesta es su airada actitud contra la decisión de los pilotos de solicitar, de acuerdo con la Ley vigente en cada caso, el pase a la situación de retirado. A esta decisión unos le llaman "abandono", otros "fuga" y alguno más atrevido "deserción" (el escribirlo entre comillas, igual que yo, creo que los salva de incurrir en el delito de injurias). Al leer estos comentarios me vino a la memoria Sor Juana Inés de la Cruz: "Hombres necios que acusais / a la mujer, sin razón, / sin ver que sois la ocasión / de lo mismo que culpáis". Los pilotos se van porque eso parece ser lo que el pueblo español quiere. Este pueblo español en el que los que denigran a las Fuerzas Armadas lo hacen a tambor batiente y los que las admiran, aplauden y respetan lo hacen de una manera vergonzante y sin encontrar, casi nunca, quién haga eco de sus palabras y sus sentimientos.

Entonces se da la paradoja de que los mismos que dicen, de forma más o menos encubierta, que la nación no necesita a los Ejércitos son los mismos que critican a los pilotos por marcharse y les acusan de haber hecho su carrera con dinero público, ignorando, supongo que deliberadamente, que el 90% de los españoles ha hecho su carrera con el mismo dinero, desde los pilotos de la Escuela Nacional de Aeronáutica a los fontaneros pasando por los médicos, los abogados, los periodistas, o los ingenieros técnicos. La Enseñanza Media y Superior en España la pagamos entre todos, salvo las Universidades privadas. Y a nadie se le exige una contraprestación, aunque reconocemos que el hecho de no exigírsela a los que eligen la carrera militar era, probablemente, una imprevisión de la Administración la cual ha sido ya subsanada con la Ley 17/89. También se les acusa de querer ganar más dinero, lo cual parece ser, hoy, el objetivo de todos los españoles, a excepción de las monjas de clausura, sin advertir que siempre hubo una gran desigualdad entre las retribuciones de los pilotos civiles y los militares y que, a lo largo del tiempo, el trasvase de la aviación militar a la aviación civil ha sido constante –al menos en todas las naciones occidentales– porque todavía no se ha creado en el mundo una escuela de pilotos que pueda competir en nivel de instrucción con las Fuerzas Aéreas, ni se creará nunca. Esta corriente siempre ha existido –y sin ella España no habría podido tener líneas aéreas– pero antes se iban sin mengua de la fé e ilusión que tenían puesta en el Ejército del Aire y ahora –a la vista de la encuesta– no parece ser así. Y lo más grave es que, al parecer, el desánimo alcanza también a muchos de los que se quedan. Creo que achacar al dinero la causa principal de este desaliento sería errar en el diagnóstico con el peligro consiguiente de no aplicar el tratamiento adecuado. El hombre ha tenido alguna vez vocación militar actúa por otro tipo de estímulos antes que por el estímulo económico. Me atrevo a opinar que el principal estímulo es su propia estimación, la de sus jefes y la del pueblo al que sirve. Es inevitable que sin duda del aprecio de su pueblo y del concepto que de él tienen sus superiores, pierda la fé en si mismo y en su misión. Con respecto a los superiores, en la Encuesta se pone de manifiesto que el grado de confianza en los Mandos va siendo menor cuanto mayor es el nivel del Mando. No se aprecia un rechazo manifiesto hacia la actuación de los mandos directos, que son los que dan órdenes, el rechazo es más patente cuando se trata de los mandos superiores que, generalmente, no dan órdenes, sino que legislan o aplican, con mayor o menor acierto, las leyes que les vienen impuestas. Se deduce de la Encuesta que los interrogados tienen un aceptable grado de confianza en sus jefes y mucho menor en el legislador, en el hombre que, encerrado en su torre de marfil, condiciona su vida sin conocerlos. En las respuestas se pone de manifiesto, por ejemplo, el efecto negativo que han causado algunos aspectos de la citada Ley 17/89 como puede ser el sistema de ascensos.

La reducción de plantillas es indudable que causa también un efecto negativo ya que es una forma, más o menos indirecta, de decirles que no son necesarios, y no se puede minimizar el hecho de que la reducción de plantillas del Ejército del Aire ha sido de más del 28% en menos de veinte años, lo que supone que gran parte del personal en activo ha tenido que soportar el efecto desalentador de dos reducciones de plantilla.

Pero sigo pensando que por encima de todo está el hecho de saber que a los ojos de muchos compatriotas son el malo de la película. Es sintomática la historia del campo de tiro. Todos y cada uno de los pilotos de combate –y también el resto de los pilotos militares– se sienten decepcionados por las repetidas manifestaciones contra la instalación de un campo de tiro que es indispensable para su entrenamiento. Y, sobre todo, cuando no ignoran que las razones que se aducen para impedirlo son falaces, como saben los biólogos que se han molestado en averiguarlo y todos los que hemos pateado

campos de tiro, bases y aeródromos. Si Cabañeros hubiera sido campo de tiro hace cinco años sería, hoy, la mayor reserva de fauna silvestre de España. Los mismos que impidieron su instalación con falsas razones ecológicas han dejado perderse, sin que una voz se alzase en su defensa, las Tablas de Daimiel, la más importante reserva de aves acuáticas de España –y tal vez de Europa– después del Coto de Doñana. Y los aviadores conocen todo esto y saben que los pájaros conviven a gusto con los aviones porque han visto, entre otras cosas que lo que no fueron capaces de hacer los escuadrones de Phantom para expulsar a los sisones de Torrejón lo consiguió un solo halcón peregrino. Los animales saben, mejor que los ecologistas de salón, lo que les hace daño. La verdadera amenaza para la fauna es la destrucción de su hábitat y sus enemigos reales son el fuego en los bosques, el uso incontrolado de pesticidas, el exceso de edificaciones, el cambio de los usos tradicionales del terreno, la caza ilegal. De este asunto se podría escribir mucho, y sería interesante, pero todos los lectores de nuestra Revista lo conocen sobradamente, como saben, también, que nuestra aviación de combate carece de un campo de tiro adecuado y que sería muy fácil hacer una campaña objetiva de información para que el español de a pié supiera la verdad.

Entonces, un día cualquiera, mientras nuestro piloto de combate espera, sentado en un calzo, a que Mantenimiento pase otro avión a Línea, pone en marcha las ruedecillas de su cerebro y con su modesta visión parcial y subjetiva, de este complejo mundo, piensa: "si no tenemos dinero para modernizar nuestra flota de combate; si carecemos de un buen campo de tiro; si no podemos lanzar misiles aire-aire porque son caros; si la gente protesta porque nuestras máquinas hacen ruido; si nos andamos muy sobrados de horas de vuelo por el problema del combustible; si cuando me pinta mal el naipe y me mato no dicen que fue en "acto de servicio" sino en "accidente de vuelo", como si yo fuera un pasajero de la línea Madrid-Roma; si al "Pernales", que se fue con "la transitoria", le conservan todos los derechos y encima lo premian con un ascenso sin estar clasificado, y después, cuando llego a casa, la mujer me dice que este mes hay que apretarse el cinturón porque toca comprar a los niños el equipo de colegio, ¿qué pinto yo aquí?. Lo del equipo del colegio ocurrió siempre, pero antes cuando iba de uniforme por la calle y la gente me miraba cariñosamente sentía un calorcillo agradable en el corazón y ahora me recomiendan que no vaya por la calle de uniforme".

Si donde escribí "piloto de combate" se lee "piloto militar" casi todo es válido.

Y se extrañan los comentaristas de que no haya endogamia ¡lo raro es que la hubiera!

Estas líneas, aunque sean demasiadas, son pocas para hablar de un problema tan complejo y delicado, tal vez los autores de las Ordenanzas han dado en el quid al redactar la ordenanza del cabo que dice: "El cabo, como jefe más inmediato del soldado, se hará querer y respetar de él; ..." no hablan de obedecer pues hacerse obedecer por un militar es tan fácil que lo dan por hecho. Pero los veteranos redactores sabían que obedecer no basta.■

EFEMERIDES AERONAUTICAS HISPANICAS

Por "Larus Barbatus"

ENERO.– El día 8 de este mes del año 1910 tuvo lugar el primer vuelo de una aeroplano en México.

Lo llevó a cabo el aviador mejicano Alberto Braniff –que había realizado su aprendizaje en Francia– con un biplano celular Voisin dotado con un motor D.N.V. de 60 c.v. refrigerado por agua, en el rancho de Valbuena, (esta era la ortografía de la época) cerca de la estación de San Lázaro, en ciudad de México.

Voló durante 6 minutos a 25 m. de altura, batiendo la marca mundial de **altitud en aeroplano** *que estaba en poder del aviador francés Latham, con 1.200 m., pero como Balbuena está a 2.300 m. sobre el nivel del mar, Braniff había alcanzado 2.325 m. de altitud.*

Fue este el primer vuelo realizado por un aviador hispanoamericano, en América.

FEBRERO.– El día 27 de este mes del año 1914 tuvo lugar el primer vuelo nocturno realizado en el continente americano.

Lo realizó el joven aviador chileno Luis-Omar Page Rivera, depegando a las 10 de la noche desde la pista de carreras del Club Hípico de Santiago, y tomando tierra con toda normalidad tras permanecer media hora volando en el cielo santigueño.

El avión con que llevó a cabo el vuelo –construído en la capital chilena y al que se había dado el nombre de **"Batuco"***– era un monoplano dotado con un motor rotativo* **Le Rôhne** *de 60 c.v. al que en los extremos de las alas se le habían instalado sendas bombillas, y un potente faro en la parte inferior del fuselaje, inmediatamente detrás del motor, unas y otro alimentados por una batería.*

IN MEMORIAM

Alférez
Don Jesús Carbajal Martín
fallecido en accidente
de C-101 en las inmediaciones
de Salamanca
cuando realizaba
una misión de entrenamiento
el día 10 de mayo de 1991

Capitán
Don Angel Martín Martín
fallecido en accidente
de C-212 en la Sierra de Gata
cuando realizaba
una misión de enseñanza
el día 6 de marzo de 1991

Sargento
Don José Angel Bes Duque
fallecido en accidente
de C-212 en la Sierra de Gata
cuando realizaba
una misión de enseñanza
el día 6 de marzo de 1991

Capitán
Don Rafael Sánchez Sánchez
fallecido en accidente
de F-1 en el mar
cuando realizaba
una misión de entrenamiento
el día 22 de mayo de 1991

Subteniente
Don José Vicente Revilla Ruiz
fallecido en accidente
de C-212 en la Sierra de Gata
cuando realizaba
una misión de enseñanza
el día 6 de marzo de 1991

Sargento
Don Vicente Utrilla Rata
fallecido en accidente
de C-212 en la Sierra de Gata
cuando realizaba
una misión de enseñanza
el día 6 de marzo de 1991

Sargento
Don Hernán de Gabriel Pérez del Pulgar
fallecido en accidente
de C-212 en la Sierra de Gata
cuando realizaba
una misión de enseñanza
el día 6 de marzo de 1991

Teniente
Don Enrique Aguilar Priego
fallecido en atentado terrorista
en Madrid
el día 5 de junio de 1991

ORACIÓN POR EL AVIADOR CAIDO

Hoy te rezo padre mío por aquellos que cayeron, por aquellos que en las nubes algún día se perdieron con sudario de gris plata, con mortaja de cendal; por aquellos que pasaron al extremo más remoto, por los bravos camaradas que en sus puestos de piloto escalaron sin retorno mil jirones de cristal.

Alférez
Don Manuel Alonso Sánchez
fallecido en accidente
de F-5B en las inmediaciones
de Talavera la Real
cuando realizaba
una misión de entrenamiento
el día 7 de octubre de 1991

Teniente
Don Julio Rodríguez Valdelomar
fallecido en accidente
de lanzamiento paracaidista
cuando realizaba
una misión de entrenamiento
en la Escuela Militar de Paracaidismo
el día 12 de noviembre de 1991

Capitán
Don Benigno Mallo Pérez
fallecido en accidente
de F-5B en las inmediaciones de
Talavera la Real
cuando realizaba
una misión de entrenamiento
el día 7 de octubre de 1991

Teniente Coronel
Don Roberto Hurtado Pellejero
fallecido en accidente
de F-18 en el Polígono de Tiro
de las Bárdenas Reales
cuando realizaba
una misión de entrenamiento
en día 28 de noviembre de 1991

CON EL GENERAL DIRECTOR DEL HOSPITAL DEL AIRE

JULIÁN RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ

MANUEL CORRAL BACIERO

1991 representa un hito en la Sanidad Militar con la integración en una sola de las Escalas de Sanidad de los tres Ejércitos, el comienzo de la reestructuración de la Red Hospitalaria Militar y el inicio de una nueva política sanitaria del Ministerio de Defensa. Estos y otros asuntos más próximos a la actividad de un centro emblemático de la sanidad aeronáutica, el Hospital del Aire, son cuestiones que, desde su nombramiento actual, ocupan al General de Brigada de Sanidad, Julián Rodríguez Hernández, que se hizo cargo de la Dirección del Hospital del Aire en abril de 1991.

Desde este puesto reflexiona sobre el cambio total de mentalidad entre el ejercicio directo de la medicina y el desempeño de su actual papel como gestor de un organismo que tiene otros niveles de complejidad: "antes veía a un enfermo, lo diagnosticaba, lo trataba... Ahora, metido en un despacho, también se diagnostica, pero el tratamiento es enormemente lento por el sistema de gestión, la burocracia, y la dependencia de órganos totalmente diferentes".

Vive desde la dirección un choque entre el concepto médico de buscar rápidamente la solución -al que ha dedicado 30 años de ejercicio de la medicina hospitalaria como neurocirujano-, ese quehacer más operativo para conseguir la curación al que estaba habituado, con el ejercicio de la dirección de un organismo con problemas muy diferentes, donde la relación causa-efecto (diagnóstico-curación), se escapa, en ocasiones, de sus manos.

–¿Qué avances puede destacar en la gestión del Hospital del Aire desde que se hizo cargo de la Dirección?

–Son pocos meses, pero hemos conseguido crear una Escuela de Enfermería mediante un convenio con el CEU que comenzará a funcionar totalmente integrada (clases teóricas y prácticas) en nuevo curso. Esto tiene gran importancia para el Hospital ante la escasez que hay actualmente de estos profesionales. Hemos conseguido reunir la Comisión Paritaria Ministerio de Defensa-Universidad Complutense, vinculando plazas docentes al Hospital del Aire. Hemos iniciado las bases para organizar un nuevo reglamento de Hospitales -el anterior es de 1935- y se está elaborando el nuevo. Todo esto ha ocurrido a partir de septiembre de 1991. Posteriormente, en noviembre, se ha conseguido que se cobre el complemento de Atención Continuada -las guardías médicas-, una reivindicación pendiente en base a un decreto de 1989.

–¿Qué objetivos se plantea en su gestión?

–El más importante es la motivación profesional de todos los que trabajan en este Centro. También considero primordial revisar la ocupación del Hospital, hoy en un índice del 50-60% como consecuencia de la reducción del colectivo asistencial al concertar el ISFAS con entidades de seguro libre, en contra del espíritu de creación que debía tender a ocupar primero los hospitales militares. Tenemos muy poca presión asistencial y mi objetivo inmediato es aumentar ese colectivo retornando su asistencia aquí. También, a semejanza de los Patronatos de Sanidad Militar de Tierra y Armada, quiero conseguir que el personal civil que trabaja en el Ministerio de Defensa y en este Hospital pueda ser atendido aquí. Es muy triste, por ejemplo, que una enfermera que esté en maternidad tenga que ir a dar a luz a otro sitio porque aquí no tiene cobertura. Creo que resolver esto será dar una motivación más para que el personal mire por su Hospital.

Opino también que hay que preparar a la gente de Sanidad para la gestión y gerencia hospitalaria y de administración. Para mí es una experiencia interesante el contacto directo con el personal. Por ejemplo, el personal de noche es un grupo olvidado. Hablar con ellos, bajar a la cocina, relacionarse con todo el personal de servicio, con el Comité de Empresa, etc., es muy importante para la vida del Hospital, para trabajar en el objetivo común que son los enfermos. Creo que la comunicación, el calor, la faceta humana, son tan importantes como el buen trabajo profesional y aquí estamos trabajando en eso, a diferencia de los grandes hospi-

CURRICULUM

Médico Residente de la Seguridad Social y Becario de la Diputación Provincial de Madrid, Médico de APD y de Casas de Socorro, Diplomado en Sanidad, Medicina de Empresa, Medicina Deportiva y Dirección y Gerencia hospitalaria, Doctor en Medicina, Especialista en Cirugía General y Neurocirugía, Cirujano del Hospital Provincial de Madrid y de la Seguridad Social, Neurocirujano de Sanidad Nacional, Jefe del Servicio de Neurocirugía del Hospital de la Princesa, del Hospital del Aire, Profesor de Neurocirugía de la Universidad Autónoma y Complutense de Madrid, Jefe de Servicios del Hospital del Aire, 96 publicaciones, trabajos y ponencias en Congresos nacionales e internacionales de neurocirugía.

tales masificados, donde se ha perdido el calor humano.

–¿Qué futuro tiene el Hospital del Aire en la Red Hospitalaria Militar?

–En esta red hay que plantearse reconvertir algunos hospitales en centros geriátricos o de crónicos, por ejemplo, haciendo una distribución equitativa para evitar la duplicación innecesaria de servicios en una zona geográfica. Hay que redefinir la red y darla una nueva dimensión, pero habrá que estudiarlo con mucho cuidado porque hay centros, como en nuestro caso, que son, a la vez, hospitales universitarios y cualquier servicio que desaparezca puede repercutir en el global de la asistencia del paciente.

Es imprescindible definir la red y dotar a los hospitales de toda tecnología, en base al objetivo que se les asigne y, dentro de los de alta tecnología, habrá que estudiar la existencia de servicios en función del número de enfermos, infraestructura y aspectos formativos.

El futuro de este Hospital es muy bueno porque tiene un número idóneo de camas, está dotado de todo tipo de medios, una buena plantilla, una faceta educativa importante y un aspecto de relación humana que no se da en los grandes hospitales, donde es mas difícil el trato al enfermo y este aspecto es tan importante, o más, que la pura medicina.

Además, este Hospital tiene una importante tarea de investigación: es raro el médico que no se incorpora a un programa de investigación, hay cursos y seminarios permanentemente y funciona el tercer ciclo, doctorado, siendo uno de los que tiene mayor índice de tesis leidas, aparte de la cooperación permanente con el CIMA, formando un binomio muy efectivo para la investigación y la atención a la problemática sanitaria específica del personal de vuelo. En síntesis podríamos decir que la medicina que se realiza en este Hospital se basa en la concordancia de la investigación, la docencia, la asistencia, y el especialísimo trato humano.

–¿Qué ha supuesto el hecho de que este Hospital haya participado en operativos como los establecidos con motivo de la Crisis del Golfo o de la Cumbre de Paz en Oriente Medio?

–Este Hospital es de alta tecnología, lo cual significa que tiene una gran infraestructura y un personal muy cualificado en todas las especialidades y superespecialidades e interviene no sólo en esos eventos, sino que cubre siempre los desplazamientos Barajas-Madrid de todas las altas autoridades.

Igualmente, para el Hospital supone mucho el hecho de que, desde hace diez años nuestro personal médico acompaña permanentemente a Sus Majestades en sus viajes. Esto ocurre también últimamente con el Príncipe y, además, nos hemos responsabilizado de la atención sanitaria al Presidente del Gobierno en su viaje a la Cumbre Iberoamericana.

Cuando han venido los presidentes soviético o norteamericano sus responsables sanitarios han quedado muy satisfechos de las posibilidades, recursos y organización de nuestro Hospital y lo han elegido prioritariamente, prioridad también reconocida por el propio Ministerio de Sanidad.

–¿Es suficiente la plantilla actual del Hospital del Aire?

–Respecto a la plantilla, habrá que trabajar para adecuarla de una forma clara a las especificaciones de la Organización Mundial de la Salud para un Hospital como este, de referencia o de alta tecnología. Hay que conseguir que esté adecuada a unos índices óptimos de ocupación y en todos los escalones: médicos, sanitarios, auxiliares, administrativos, etc., porque es un equipo y, si falla un engranaje, se resiente la calidad de la atención. De poco me sirve, por ejemplo, tener un buen equipo médico, si no tengo quien desplace las camillas o quien mecanografíe los historiales.

Si se incrementa el nivel de ocupación por conciertos o atención a mayores colectivos, habrá también que adecuar la plantilla al número de camas.

–¿Cual es la situación de la plantilla de enfermería en este hospital?

–Estamos bastante bien como consecuencia de que se han equiparado los salarios con el sector civil y prefieren trabajar aquí porque hay mejor calidad profesional que en un centro masificado de la Seguridad Social y ahora el Ministerio de Defensa hace a este personal fijo, algo que antes no ocurría.

–¿Qué problemas plantea la reducción de la plantilla de soldados que cubrían tareas de apoyo al colectivo sanitario?

–Los soldados destinados en este hospital vienen realizando desde hace mucho tiempo una labor muy encomiable y necesaria tanto en consultas y plantas como en traslados de enfermos, ingresos, archivos, etc. Aunque lo ideal sería sustituirlos por personal civil, yo comprendo las dificultades que desde el punto de vista económico esto acarrearía en la actualidad; sin embargo, deberían ser los últimos que desaparecieran de misiones que no sean puramente de armas, pero que por ser sanitarias y humanitarias tienen una gran justificación.

–¿Qué problemas plantea en la gestión del Hospital la doble dependencia: Ministerio de Defensa/Cuartel General del Aire?

–Es complejo, porque aún no hay una clara delimitación. Desde el punto de vista económico dependemos del Cuartel General del Aire. Para el personal civil dependemos del Ministerio y a efectos de destino, ascensos, etc., dependemos de órganos del Ministerio. Es un camino a andar para que la gestión administrativa dependiente de diversos órganos externos no perjudique a la calidad del servicio hospitalario en este Centro.

–¿Considera rentables los Hospitales Militares?

–En el tema de la salud no creo que se deba hablar de rentabilidad en un sentido económico. Si cabe decir que en este momento los hospitales militares tienen un bajo índice de ocupación como consecuencia de la reducción del colectivo. Por eso hay que acometer los necesarios conciertos **selectivos** para que la sociedad no se encuentre con una red pública sometida a una gran presión asistencial y una red militar con una ocupación baja.

El ISFAS que recoge unos beneficios generados por este Hospital, deberá contribuir de una forma racional, colaborando en el reparto de su liquidez excelente y actualizando el convenio totalmente desfasado.

–Se habla de conciertos con la Seguridad Social u otras entidades para "rentabilizar" los Hospitales Militares, ¿no es esto contradictorio con el hecho de que parte de la población de nuestro Ejército no puede recibir atención en el Hospital del Aire?

–La Ley de Sanidad de 1986 prevé la armonización, colaboración y coordinación de los hospitales militares con la red civil. Este Hospital, por sus dimensiones, debe autoabastecerse de nuestro propio colectivo. La Ley de creación del ISFAS dice que el concierto se debe hacer preferentemente con la Sanidad Militar para proporcionar el volumen asistencial en tiempo de paz imprescindible para el entrenamiento. Esto no ha ocurrido y ese colectivo debe volver a sus orígenes. A ellos habría que incorporar todo el colectivo de personas que trabajan en Defensa, en el Aire y aquí, incluso rescatar del INSALUD posibles beneficiarios del ISFAS que, por el hecho de trabajar son titulares de cartilla de la Seguridad Social como es el caso de familiares del personal militar. Con esta población nosotros tenemos suficiente.Si se nos agregase un colectivo por barrios podría ocurrir lo que en el Hospital de las Palmas, que se ha convertido en un hospital de crónicos y es el más caro de España. Me parece más eficaz concertar selectivamente determinadas patologías en función de nuestros recursos (quemados, hemodialisis y diagnóstico por imagen), nunca urgencias y sin que este Hospital pierda su carácter militar, porque podría originar gravísimas consecuencias, originando pérdida de la calidad asistencial y colisiones de muy variado tipo.

–Algunos servicios hospitalarios sufren colapso por un uso indebido de escalones previos, como las Policlínicas. ¿Cuál puede ser la solución?

–Las Policlínicas deben ser un filtro, actuando como centros bien dotados que eviten el atasco en los hospitales. La gente tiene que venir al hospital, pero muchas cosas tienen que quedar en otro escalón. Aquí no puede venir la gente "a tomarse la tensión", porque perturba a una policlínica que tiene que trabajar en atención hospitalaria, quirófano, etc. Hay que potenciar las Policlínicas para que sirvan de descarga de la masificación y la pre-

sión asistencial inadecuada que soporta el Hospital.

–¿Es la sanidad en Unidades "la hermana pobre" de todo el sistema sanitario militar?

–Es uno de los problemas más serios que tiene la Sanidad Militar, porque la aspiración del médico militar es trabajar en hospitales, pero la mitad de los destinos es en Bases, Unidades o destinos burocráticos, con baja motivación profesional y, también, económicamente en peores condiciones que el trabajo en hospital.

Para el recién ingresado puede ser una época transitoria, pero la competencia con el sector civil hace que el destino en unidades no sea una expectativa profesional satisfactoria en ningún sentido. A estos médicos, en puestos muy importantes desde el punto de vista logístico, hay que buscarles otros incentivos profesionales ampliando el colectivo: familiares, personal civil, ISFAS..., y dándoles un complemento específico singular que ahora no existe. Hay que mimarlos y motivarlos para que no se "oxiden" por falta de quehacer y de incentivos.

–¿Es lógico que los recortes presupuestarios generales en Defensa afecten a la Sanidad?

–Son dos problemas diferentes. El dinero "para la guerra" es un dinero que, con la distensión actual, puede quizás reducirse. Pero, aunque haya poca beligerancia, nosotros estamos siempre en guerra con un enemigo permanente: la enfermedad. La muerte acecha constantemente y cada vez hay más accidentes de tráfico, un nivel inmunológico más bajo, aparecen nuevos enemigos contra la salud, etc. Es la lucha más importante y permanente del ser humano. Los hospitales y la sanidad tendrán que disponer de los recursos suficientes para estar dotados al máximo, porque la salud no tiene precio. Creo que el ahorro en esfuerzo bélico debe liberar recursos para dotar a los hospitales de la mejor tecnología y para motivar económicamente al personal médico y sanitario. Para disponer del mejor sistema de armas contra la enfermedad.

–¿En qué medida ha afectado la integración de la Sanidad Militar?

–Respecto al personal médico, la integración por promociones ha supuesto una gran frustración para muchos miembros de la Sanidad de Armada y Aire, porque eran más pequeñas y han quedado a la cola, con lo cual sus expectativas de ascenso se han demorado. Sin embargo, ahora se abren mayores posibilidades de destino y la movilidad va a ser mayor, lo que será beneficioso. Igualmente, al ser un colectivo mayor, puede incoporarse gente cualificada procedente de otra escala de origen, lo que puede enriquecer el colectivo profesional de un centro.

Hay que tener una visión de futuro para tomar decisiones inteligentes y una colaboración plena entre profesionales de los tres cuerpos integrados, respetando las necesidades peculiares y especializadas de los tres ejércitos de procedencia. Así nos permitirá afrontar esta difícil misión en cuyo cumplimiento sólo podemos exigirnos éxito.

–¿Cual cree que es la imagen actual de la Sanidad Militar?

– Viendo la gráfica de opositores que se presentaron a nuestra oposición, hace cuatro años más de 500 (17 aspirantes por plaza) y en la última (2,5 por plaza), hay que diagnosticar que la Sanidad Militar está grave. Esto es debido a factores como el rechazo a lo militar por parte de la juventud; la incertidumbre al no haber clarificado aún el Ministerio el tipo de sanidad que quiere; el desfase económico; la movilidad; las incompatibilidades (aunque actualmente hay 360 médicos y A.T.S. transitoriamente "compatibles", gracias a una decisión del Ministro y del Secretario de Estado, cuya marcha será muy grave). Habrá que revisar la existencia de destinos burocráticos, dar más alicientes a los médicos de Unidades y revisar el programa de la Academia de Sanidad Militar para que los alumnos no estén excesivo tiempo sin ejercer su actividad médica desde que se incorporan al ejército.

Hay, sin embargo, aspectos atractivos de la carrera del médico militar. Cuando desean hacer la especialidad, a diferencia del MIR civil, aquí opositan desde el principio a hacer una especialidad determinada, la que quieren, y es la que hacen, bien en un hospital militar o en un centro civil en las plazas que hay reservadas.

–¿Puede volver a ser atractiva la Sanidad Militar?

–En general, los opositores quieren ejercer en el medio hospitalario, pero el problema está en las unidades, donde el médico tiene menor ejercicio y, si tiene que elegir, prefiere ejercer en la Sanidad Civil, donde tiene un campo más amplio, y le exigen menos. La solución puede ser que a los médicos de base les responsabilicen de la asistencia del colectivo familiar del personal de la unidad, lo que permitirá su mejor realización profesional.

Otro aspecto a destacar es el agravio comparativo en las retribuciones de los médicos militares con respecto a los civiles. En este sentido, parece que hay una tendencia a homologar los sueldos de la Sanidad Militar con la Civil para evitar que la gente se marche.

–¿Qué espera de 1992?

–El momento actual es difícil y hay incertidumbres e inseguridades, pero también está lleno de potencialidades y esperanzas. La unificación, el redimensionamiento de la red hospitalaria, la equiparación económica con el INSALUD, la firme voluntad del SEDAM de acometer y dar salida justa y digna a todo signo de motivaciones y la experiencia sanitaria del ac tual Ministro de Defensa, son argumentos que indudablemente justifican esperanza en el personal sanitario militar. Yo personalmente soy optimista.■

Escuela Superior del Aire
Un año inolvidable

FEDERICO YANIZ VELASCO
TCol. de Aviación

EL punto 1 del apartado 19 de la Orden 23/1991 de 12 de marzo dice: "La Escuela Superior del Aire como Escuela General del Ejército del Aire es el órgano responsable de impartir los cursos de capacitación para el desempeño de los cometidos de categorías o empleos superiores y el de Estado Mayor.

Asimismo, es órgano asesor del Jefe del Estado Mayor en materia de doctrina aérea y espacial y órgano de apoyo al Estado Mayor".

Se produce así en 1991 la asunción de nuevos cometidos por la ESA y se conserva el tradicional nombre que ha designado al centro de más alto nivel de enseñanza en el Ejército del Aire desde su creación hace cincuenta y dos años. El General Fernando Goy Fernández, Director de la ESA hasta el día 15 de octubre, dos días antes de su fallecimiento, defendió y logró mantener una denominación que ya forma parte de nuestra historia.

El general Goy durante la celebración del 50.º Aniversario de la E.S.A.

El general Valerio Delgado Pinto, nuevo Director de la E.S.A.

RECUERDO AL GENERAL GOY

No se puede hacer un recorrido por las actividades de la Escuela en 1991 sin dedicar un recuerdo emocionado hacia quien fue su Director durante dos años y medio y en una etapa anterior había sido Coronel Jefe de Estudios. El General Goy con su dedicación al servicio, su trayectoria profesional y sus cualidades humanas ha servido de ejemplo a todos los que han estado a sus órdenes. Su trato afectuoso y su presencia de ánimo hasta el último momento no serán olvidados por quienes, bajo su dirección, han formado parte estos años de la gran familia de la Escuela Superior del Aire.

RESUMEN DE ACTIVIDADES

El año 1991 se ha caracterizado por el gran número de actividades desarrolladas a lo largo de él.

En el plano académico tuvieron lugar los cursos 48º y 49º de Aptitud para el ascenso a General, dos tandas consecutivas del 131º Curso de Aptitud para el ascenso a Comandante, dos cursos de Estado Mayor del Aire, el 1.er Curso de Capacitación para el ascenso a Tte. Coronel de las Escalas Medias y un Seminario Informativo de Mando de Unidades. En el cuadro pueden verse detalles de estos cursos entre los que debe destacarse por su novedad el 1.er Curso de Capacitación para Tte. Coronel de las Escalas Medias, que se celebró en cumplimiento de lo establecido en la Ley Reguladora del Régimen del Personal Militar Profesional. Con este nuevo curso la E.S.A. abre sus puertas a quienes en las Escalas Medias van a acceder al empleo superior de dicha escalas. Otra característica notable es la numerosa presencia de oficiales extranjeros en los cursos de Estado Mayor, algunos de ellos procedentes de paises como Mauritania y Argelia, que no habían enviado antes alumnos a la Escuela.

Para aumentar el carácter práctico de los cursos se realizan visitas, intercambios y viajes de estudio a diversas instalaciones de interés para la Defensa tanto en España como en el extranjero. Entre ellas se puede destacar el intercambio de alumnos del 48º

Curso de Estado Mayor con la ESGA (Escuela Superior de Guerra Aérea) de Francia y las visitas, dentro del plan de contactos entre sus FAS, a la URSS y a España de una comisión de profesores de la ESA y de la Academia Militar Aérea Y.A. Gagarin respectivamente. El viaje de estudios de fin de curso de la 48º Promoción de E.M. a Noruega sirvió para un mejor conocimiento de nuestro aliado más norteño. Visitas al C.G. de la OTAN, a Italia y a Escuelas y Centros Militares y Civiles de interés para la Defensa en España han completado una faceta de notable interés formativo. En el mes de octubre y dentro del tradicional intercambio de profesores en el Instituto de Altos Estudios de la Fuerza Aérea Portuguesa, el Tte. Coronel García Lozano permaneció durante una semana en Portugal. Del 3 al 8 de noviembre el Tte. Coronel Duarte Ferreira devolvió la visita, y en una semana llena de actividades convivió con los profesores de la E.S.A.

La preparación de nuevos textos, la recopilación de documentación OTAN, la revisión de los programas de estudio son otras tareas académicas que han llenado muchas horas de trabajo. Las conferencias en otras Escuelas y las presentaciones a distinto nivel se han unido a la labor asesora en Doctrina Aérea y Espacial para llenar de actividad el año 1991.

CURSOS REALIZADOS EN LA E.S.A. EN 1991

DENOMINACIÓN	NÚMERO	PERIODO ACADÉMICO	HORAS LECTIVAS	ASISTENTES
APTITUD ASCENSO A GENERAL	48º 49º	08.01.91–12.04.91 16.09.91–05.12.91	240 232	42 35
APTITUD ASCENSO A COMANDANTE	131º (1ª TANDA) 131º (2ª TANDA)	14.01.91–12.04.91 14.04.91–05.07.91	240 220	33 55
CAPACITACIÓN ASCENSO TCOL. ESCALAS MEDIAS	1º	20.05.91–14.06.91	98	8
SEMINARIO INFORMATIVO MANDO DE UNIDADES	3º	20.05.91–24.05.91	21	17
ESTADO MAYOR DEL AIRE	48º 49º	17.09.90–19.12.91 16.09.91–20.12.92	648 256	26+4* 29+6**

* 1 PERU, 1 COREA, 1 VENEZUELA, 1 GUATEMALA
** 1 VENEZUELA, 1 BRASIL, 3 ARGELIA, 1 MAURITANIA

Los tradicionales cursos de Seguridad en Vuelo y de Técnica Contable y Contractual han contado con el apoyo de la Escuela y se han desarrollado en sus aulas, que también han acogido otras muchas actividades. Entre ellas se pueden señalar: un curso para agregados, un ciclo informativo para generales, un curso de especialización de alumnos ITA, reuniones de diversos comités de la OTAN, reuniones de grupos de trabajo nacionales e internacionales, y la realización de diversas pruebas de ingreso y encuestas.

Durante 1991 se ha producido el relevo en los puestos de mando de la Escuela Superior del Aire. El 15 de octubre se hizo cargo de la Dirección el General Valerio Delgado Pinto, que anteriormente era el Subdirector. En el puesto de Jefe de Estudios el Coronel García Rodríguez ha sustituido al Coronel Astruc Franco, que ha pasado a ocupar la Jefatura del Ala 22, antes mandada por el Coronel García Rodríguez. Otra novedad destacada es la incorporación de los Coroneles Fernández Huertas, Barrios Quintero y Alonso Mera al cuadro de profesores. Con su experiencia y conocimientos han reforzado un cuerpo docente que tiene que atender los numerosos cometidos necesarios para cumplir la misión de la Escuela.

RELACION DE CORONELES DEL C.G. DEL EJERCITO DEL AIRE ASISTENTES AL III SEMINARIO PARA MANDOS DE UNIDADES

CORONEL JUAN ANTONIO CALVO ALVARO
CORONEL ADOLFO ROLDAN VILLEN
CORONEL ISAAC MAILLO HERMOSO
CORONEL JESUS ATIENZA BUENO
CORONEL LUIS CASTAÑON ALBO
CORONEL FRANCISCO JOSE GOMEZ CARRETERO
CORONEL JOSE GARCIA RODRIGUEZ
CORONEL RAFAEL ASTRUC FRANCO
CORONEL JOAQUIN SANSANO SAMPERE
CORONEL GONZALO RAMOS JACOME
CORONEL JUAN PEDRO SANCHEZ ALAJARIN
CORONEL JOSE JOAQUIN VASCO GIL
CORONEL JULIO RUIZ CILLERO
CORONEL SANTIAGO DIAZ RUANO
CORONEL ALFREDO CARRASCO GIL
CORONEL MANUEL LOPEZ ZAMORA
CORONEL FERNANDO MOSQUERA SILVEN

El pasado año ha estado lleno de trabajos e ilusiones. Durante él se produjo la pérdida irreparable del General Goy y el alejamiento, por cambio de situación o destino, de otras personas. Quienes siguen en la Escuela Superior harán posible con su esfuerzo el cumplimiento de la relevante misión encomendada.■

SU MAJESTAD EL REY ENTREGA LOS DIPLOMAS DE LA 48 PROMOCION DE ESTADO MAYOR

SU Majestad el Rey Don Juan Carlos I entregó el pasado diecinueve de diciembre los correspondientes diplomas acreditativos a los componentes de la 48 promoción de Estado Mayor del Ejército del Aire. Su Majestad el Rey estuvo acompañado en la presidencia del acto oficial de clausura del curso -entre otras personalidades- por el Ministro de Defensa y por el Jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire, Teniente General Ramón Fernández Sequeiros.

Como es ya tradicional, el Director de la Escuela Superior del Ejército del Aire (ESA), General Valerio Delgado Pinto resumió las actividades de la Escuela durante 1991 e impartió la última lección del curso, después de agradecer la asistencia a Su Majestad.

El General Delgado recordó a los alumnos que en el desarrollo de su trabajo de Estado Mayor habrían de conjugar el complicado momento internacional que vivimos, con las diferentes aplicaciones de las nuevas tecnologías, sin olvidar en ningún momento los escenarios en los que se desarrollará su labor operativa. Estos últimos se centrarán, previsiblemente y citando palabras textuales del general, en "operaciones de mantenimiento de la paz (auspiciados por la ONU), los correspondientes a la seguridad y defensa de Europa (en el marco de la OTAN, la UEO y la CE), y por último el que pudiéramos denominar como doméstico: la seguridad y defensa del territorio español". El resultado de esta suma de elementos será el Ejército del Aire del año 2000, cuyas características básicas consistirán en la detección inmediata de la amenaza y en la rapidez de la respuesta adecuada.

El Director de la EGA concluyó aconsejando discreción en la tarea de Estado Mayor, y recordó a los nuevos diplomados el contenido del artículo 114 de las Reales Ordenanzas: "por ningún motivo proporcionará, a quien no deba, dato alguno que pueda servir de información al enemigo, o dar pábulo al rumor".

En el transcurso del acto de clausura y tras la lección final, Su Majestad el Rey entregó los respectivos diplomas a los treinta alumnos de la 48 promoción, entre cuyos componentes figuran cuatro militares extranjeros: tres sudamericanos -procedentes de Perú, Venezuela y Guatemala- y un asiático, perteneciente a las Fuerzas Armadas de Corea. El Teniente Coronel Fernando Carrasco Argüeso recibió de manos de Don Juan Carlos la Cruz del Mérito Aeronáutico, que corresponde a su calificación de número uno de la 48 promoción de Estado Mayor.■

Actividad operativa en 1991

LAS unidades del Ejército del Aire han realizado a lo largo de 1991 una actividad operativa intensa pese a los recortes presupuestarios que obligaron en los últimos meses del año a una reducción del ritmo previsto. Nuestra participación en los ejercicios OTAN se desarrolló según los planes establecidos. Unidades del Ejército del Aire estuvieron presentes en los ejercicios CENTRAL ENTERPRISE, OCEAN SAFARI, DOG-FISH, DYNAMIC FUTURE, DRAGON HAMMER Y TAPON. Tuvieron lugar colaboraciones e intercambios de escuadrones con Francia, Portugal, Marruecos, Italia, EEUU y Alemania, dentro del marco de los acuerdos bilaterales o trilaterales establecidos con las fuerzas aéreas de esos paises. El ejercicio POOP-DECK con la Sexta flota de los EEUU se vió retrasado al segundo semestre y finalmente cancelado por la Marina norteamericana a causa de la situación en el Mediterráneo oriental.

Dentro del marco de nuestra cooperación con la República de Guinea Ecuatorial nuestros aviones realizaron ciento ochenta y cinco horas para efectuar los relevos y en el destacamento se realizaron más de quinientas horas con un total de 1.500 pasajeros y 20.000 Kgs de carga transportados. Nuestros aviones en el Golfo de Guinea constituyen un ejemplo de labor abnegada y eficaz en favor de un pueblo hermano. En el campo del apoyo a la población, el SAR realizó 105 misiones de rescate/salvamento de ciento cuarenta y tres personas, con más de 470 horas voladas y además, durante 1991, el SAR efectuó 16 misiones TOT (Transporte de órganos para transplantes). Los aviones del 43 grupo volaron más de 2.700 horas en salidas para extinguir incendios siendo su labor muy intensa durante los meses de mayo a septiembre.

Respecto a nuevo material cabe destacar que el Ala 35 alcanza, al finalizar el año, el número de 10 T-19B (CN - 235 versión militar) con un notable aumento de la capacidad operativa de la unidad.

Los aviones del Ejército del Aire volaron más de 102.000 horas, transportaron 135.000 pasajeros y más de 6.500 toneladas de carga y los lanzamientos de paracaidistas sumaron 65.000. En apoyos al Ejército de Tierra y a la Armada se realizaron por encima de las 3.900 horas de vuelo y en todo momento se evidenció el espíritu de colaboración con nuestros ejércitos hermanos. En el ejercicio SINKEX, que culminó con el hundimiento del destructor CHURRUCA, el Ejército del Aire participó con los siguientes aviones: 4 aviones C-15 (F-18) que lanzaron 12 bombas BR-500, 2 C-15 que lanzaron 4 GBU-16 y 2 C-15 que lanzaron 4 GB-10, tres AE-9 (F-5B), como iluminadores láser y tres TK-10 (Hércu-

CUADRO I

APOYO A LAS OPERACIONES DEL GOLFO

Detalle por apoyos

APOYO A	AVIÓN (tipo)	MISIONES	HORAS	PASAJE	CARGA (kgs)
ARMADA	T-10	5	133:15	65	30.301
ARMADA	T-16	1	10:25	8	400
ARMADA	T-19	21	694:35	92	45.551
EE.UU.	T-10	14	128:30	69	160.213
EE.UU.	T-10	78	243:30	18	1.279.742
FRANCIA	T-10	6	118:00	68	50.929
KURDOS	T-10	22	353:15	612	205.248
MANDOS OTAN	P-3	49	317:15	0	0
OTROS	T-10	18	364:55	1.028	179.827
OTROS	T-16	2	23:05	57	200
OTROS	T-17	4	57:15	277	300
OTROS	T-18	1	15:10	20	0
R.U.	T-10	38	964:40	27	387.096

Aerotransporte de personal y material desde Kuwait hasta Ryad (Arabia Saudita)

FOTO: NUÑEZ ARCOS

les) más un TK-17 (Boeing-707) que realizaron el reabastecimiento en vuelo. El cumplimiento de los objetivos del ejercicio fue total, no sólo por el hundimiento del destructor sino también por haberse realizado todas las maniobras previstas con eficacia y precisión.

El ejercicio GIBRALTEX, que tuvo lugar en octubre, fue el primer ejercicio de puesto de mando (CPX) conjunto realizado en España y ha servido para la comprobación y actualización de los planes operativos y para medir la eficacia de la puesta en marcha del sistema de alertas de la Defensa.

APOYO A LAS OPERACIONES EN EL GOLFO

Cuando empezaba el año la operación "Escudo del Desierto" llevaba más de cuatro meses en marcha y el 17 de enero comenzaba la "Tormenta del Desierto" que terminaba el 28 de febrero con la rendición iraquí. Nuestra participación en el conflicto del Golfo fue la importante en diversos campos. En los cuadros se refleja la actividad de nuestras unidades de fuerzas aéreas en diversas operaciones de apoyo a los aliados. Nuestras bases aéreas, especialmente las de Morón, Torrejón y Zaragoza, registraron también un movimiento aéreo muy intenso con más de 20.000 vuelos de transporte que movieron cerca de 205.000 toneladas de material y 105.000 personas. Las bases españolas demostraron su capacidad e importancia logística y estratégica reconocida por los aliados al final del conflicto. Nuestras tripulaciones realizaron con gran profesionalidad sus muchas veces complicadas misiones, dejando siempre constancia de su preparación y entusiasmo. El conflicto del Golfo ha servido para medir la capacidad operativa de nuestras unidades y bases, ha confirmado el alto grado de alistamiento de nuestra fuerza aérea y ha proporcionado enseñanzas que deben ser aprovechadas en el futuro.

CUADRO II

APOYO A LAS OPERACIONES DEL GOLFO

Resumen General

MISIONES	AVIÓN (tipo)	AÑO	HORAS	PASAJE	CARGA (kgs)	COSTE (hora)	COSTE (pts)
49	P-3	1991	317:15	0	0	317.967	100.875.042
19	T-10	1990	461:20	844	219.248	388.651	179.297.662
162	T-10	1991	1.844:45	1.043	2.074.108	413.813	763.566.015
3	T-16	1990	33:30	65	600	347.813	11.651.736
2	T-17	1990	33:25	135	300	544.451	18.193.738
2	T-17	1991	23:50	142	0	579.840	13.819.520
1	T-18	1990	15:10	20	0	377.806	5.730.058
9	T-19	1990	288:05	18	15.650	208.936	60.190.980
12	T-19	1991	406:30	74	29.901	222.517	90.453.161
				TOTAL			
259			3.423:50	2.341	2.339.807		1.243.777.912

EPILOGO

No puede terminarse un resumen sobre actividades operativas en 1991 sin citar la nueva organización de la Fuerza en el Ejército del Aire, desarrollada por Orden 23/91 de 12 de marzo (BOD. núm. 58). De acuerdo con dicha Orden la Fuerza Aérea se estructura en los Mandos Aéreos del Centro, Estrecho, Levante y Canarias. Por otro lado, el 3 de julio de 1991 se nombró al Tte. General Alfredo Chamorro Chapinal, Comandante en Jefe del Mando Operativo Aéreo. El MOA ha ido estos meses perfilando su organización y ha establecido su Cuartel General en la Base Aérea de Torrejón.

EL GENERAL HAMMERBECK, COMANDANTE DE LA 4ª BRIGADA ACORAZADA BRITANICA, "LAS RATAS DEL DESIERTO", VIAJO DESDE KUWAIT A RIYADH EN UN HERCULES DEL ALA 31

FRANCISCO NUÑEZ ARCOS
Bgda. de Aviación MMA
Foto del autor

El general Hammerbeck en la cabina del Hércules del Ala 31 durante el vuelo a Kuwait-Riyadh.

Una destacada personalidad militar de la Operación Tormenta del Desierto, el brigadier general Christopher Hammerbeck, viajó desde Kuwait hasta Riyadh en uno de los aviones Hércules del Ala 31 que efectuaba uno de los viajes de apoyo logístico desde la zona del Golfo hasta Lyneham (R.U.). A pesar de que nuestros elementales conocimientos del idioma de Shakespeare nos nos permitieron florituras linguísticas, conseguimos entender que conocía el sur de España, por haber viajado en más de una ocasión a la provincia de Granada; en nuestra breve conversación se interesó por el lugar de ubicación de nuestra Unidad y le hablamos de Zaragoza y unas pocas cositas más; mientras degustaba café que le habíamos ofrecido, contó a la tripulación algunas de sus impresiones sobre la parte de la "Madre de las Batallas" en la que intervino directamente con su Unidad de "Ratas del Desierto", refiriendose a la rapidez de la operación y a la gran cantidad de prisionesros iraquíes que fueron hechos en su acción, entre los que se encontraban varios generales.

Al final de nuestra conversación intercambiamos pegatinas y el emblema de "Ratas" de su unidad y una vez en Riyadh se despidió cordialmente agradeciéndonos las atenciones dispensadas durante las dos horas escasas que permaneció en nuestra compañía.

La gestión alimentaria de tropa en el Ejército del Aire

ALEJANDRO GOMEZ MARTIN
Coronel de Intendencia E.A

Unos tienen comida y no tienen apetito; otros tienen apetito y no tienen comida. Yo tengo ambas cosas. ¡Loado sea el Señor!

(acción de gracias de Oliverio Cromwell)

EL día 20 de abril de 1989, con la aprobación expresa del General Jefe del Estado Mayor del Aire FEDERICO MICHAVILA PALLARES, se publican las Normas sobre el Sistema de Gestión Alimentaria de Tropa que deben de regir en el Ejército del Aire. Corresponden estas normas al desarrollo de el Plan de Acción de dicho Ejército para 1989 que ordena la implantación de un nuevo sistema de gestión para la alimentación de Tropa.

La mayor novedad que presentan dichas normas es la de atribuir la gestión de contratación de los suministros de productos alimentarios, a efectuar por los Organos de Contratación, a las Secciones Económico Administrativas (SEA,s) mediante la formación del correspondiente Expediente de gasto.

Ha venido siendo, este documento, desde entonces la piedra angular en la que se ha basado la actuación de todas y cada una de las SEA,s en esta materia, ya que si bien son las Secciones de Intendencia (SEINT,s) las que tienen de forma efectiva asignada la misión de confección de menús e inspección de los servicios relacionados con la gestión alimentaría así como la determinación de necesidades de productos alimentarios, su recepción, almacenamiento y posterior distribución a las cocinas de Tropa (las SEA,s las deberán efectuar tan solo de forma provisional hasta que se hayan completado las plantillas de aquellas), al no haberse completado dichas plantillas muchas SEA,s han continuado de forma permanente con una gestión que en origen tenía solo caracter provisional.

Quienes han vivido día a día la implantación del nuevo sistema de gestión alimentaria son los que pueden hablarnos de los problemas, dificultades y hasta sinsabores que tal implantación ha ocasionado. Esto suele ocurrir a todos los niveles y en todas las actividades humanas en las que se impone un nuevo concepto y se rompe con uno antíguo. Bien dice el refrán:

"Sobre las rosas se puede profetizar; tratándose de patatas hay que comer".

Ello obliga a aplicar el nuevo sistema desde el primer día aunque en sus comienzos se cometan fallos que se van poco a poco subsanando.

No es que quienes hasta este momento llevaban sobre sus hombros la difícil tarea de dar de comer a la Tropa no pusieran todo su esfuerzo y dedicación junto con su experiencia en tal labor sino que las circunstancias habían cambiado y era preciso amoldarse a ellas. La supresión del F.A.G. en las Unidades Aéreas supone la desaparición de una fuente de la financiación constituida por la parte correspondiente a la alimentación reclamada durante los permisos oficiales de la Tropa y lo que ahora se pretende es cifrar el Subprograma de Alimentación en función de las plantillas reales de Tropa.

Por otra parte la comparación del sistema de gestión de alimentos que por aquel entonces se aplicaba con los sistemas de gestión que en el área de material se habían ya implantado en el Ejército del Aire resulta claramente

PRECIO KILOGRAMO

	AÑO 1.989	AÑO 1.991
Filetes de ternera	850	880
Filetes de cerdo	550	450
Magro de cerdo	400	450
Chuletas de cerdo	500	550
Carne picada de cerdo	400	450
Carne picada de ternera	—	480
Entrecot de ternera	1.200	1.300
Chuletas cordero lechal	—	1.250
Magro de cerdo	400	450
Costillas adobadas	260	280

Personal de la cocina del Grupo de Seguridad del Cuartel General del Ejército del Aire

desfavorable para aquel de forma que la O.A.E. 89 para el E.A destaca la existencia de notables deficiencias:

a)*Legales:* No adecuación de la gestión que se venía realizando en materia contractual a la vigente normativa para los Contratos del Estado.

(Ley y Reglamento de Contratos del Estado)

b)*Técnicas:* La función de gestionar recursos económicos debe encomendarse a quien tiene la competencia específica en ese área.

c)*Económicas:* Se desaprovechan las ventajas que de una gestión globalizada se puede obtener ya que la meta final es realizar contratos por áreas geográficas y no de forma "fragmentaria" como venía realizándose hasta este momento.

Tras un periodo de varios meses en que de forma práctica se solaparon en su funcionamiento los dos sistemas, (el viejo o tradicional y el nuevo a implantar), en enero de 1990 se establecen de forma definitiva las nuevas NORMAS SOBRE SISTEMA DE GESTION ALIMENTARIA DE TROPA de las que hemos venido hablando. Cuando a un simple motor se lo pone en marcha por primera vez se procura no sobrepasar cierto número de revoluciones durante un periodo de "rodaje" y se le suele cambiar el aceite que le lubrifica a las pocas horas de funcionamiento; es decir, se le cuida y se le mima porque de este cuidado va a depender su vida futura.

Sin embargo ahora no hablamos de un motor, nos estamos refiriendo a un organísmo vivo o al menos un organismo que funciona gracias al impulso que le daban de forma generosa quienes lo tenían a su cargo.

Y HUBO SENSIBILIDADES HERIDAS

Realmente es muy difícil generalizar sobre un tema cuando quien intenta hacerlo solo tiene experiencia, si bien amplia, de lo que ha sido la gestión alimentaria de la Tropa del E.A en la SEA de la Agrupación del C.G.E.A. Es preciso vivir los problemas y circunstancias de las distintas y distantes SEA,s en este área específica para poder hacerlo; si lo que a continuación se indica va en contra de esa otra experiencia achácquese pues tan solo a cuanto acabamos de explicar.

Son tres, fundamentalmente, los aspectos a destacar después de más de un año de aplicación de las Normas de Gestión Alimentaria en el E.A.

El aspecto humano

En su doble vertiente, la del nuevo personal asignado a la función y la del personal que la abandona. Aunque las normas que hemos reseñado al principio atribuían a las SEA,s o SEINT,s dos Suboficiales para el desarrollo de sus tareas, la carencia de personal en todas y cada una de las Unidades y la no existencia dentro del Cuerpo de Intendencia de un Cuerpo de Suboficiales Especialistas en que apoyar su labor ha hecho que, con la excepción de un Suboficial asignado a la coci-

na de forma rotativa, se disponga tan solo de él para desarrollar tales labores y está siendo no ya la excepción que confirma la regla sino la regla misma el hecho de que el Suboficial de Cocina nominado tenga que desempeñar esta labor además de la que tenga asignada en la propia Unidad de origen. Esto representa una clara transgresión de las Normas de Gestión que contemplamos, que ordenan en su apartado 4.b) que dichos Suboficiales pasarán a depender ORGANICAMENTE de la respectiva SEINT o SEA.

Con independencia del conocimiento de los graves problemas de personal existente en el E.A. y la más abierta comprensión de la situación que vivimos en este aspecto, todo nos invita, una vez más, a pensar que al Cuerpo de Intendencia del E.A se le ha encomendado una misión para la que sus miembros se sienten plenamente capacitados pero para la que no se las ha dotado de los medios adecuados. Lo peor de todo es que los resultados están siendo excelentes (perdónese tal afirmación, disparatada en principio) por lo que solo quien sabe los desvelos, preocupaciones y horas de trabajo añadidas que ha supuesto la gestión alimentaria de la Tropa para los Jefes y Oficiales de este Cuerpo y el mínimo personal militar de apoyo, puede tomar clara conciencia de la labor que se está realizando para contribuir al logro de aquella clase de vida a la que se referia FEDERICO NIETZSCHE cuando decía que:

"El hombre es poco ambicioso, le basta la buena digestión para encontrar la vida agradable".

En un futuro cercano es de esperar que el Personal de Tropa, del Voluntariado Especial, con especialización en Hostelería sea una inapreciable ayuda para el Cuerpo de Intendencia en lo que a la aplicación práctica de la gestión alimentaria se refiere: La labor de cocina. En el aspecto de gestión o contratación de suministros de productos alimenticios son los Organos de Contratación de las SEA,s los que se han visto sobrecargados de trabajo sin que en muchos casos haya habido el correspondiente aumento del personal militar y civil (funcionario o contratado). En dichos Organos hace nacer la falta de cocineros profesionales suficientes, el problema de su sustitución en vacaciones o simplemente el que puedan estar presentes cuando se preparan las cenas del Soldado. Es el problema más acuciante que padece la actual organización.

Cocina del Grupo de Seguridad del Cuartel General del Ejército del Aire.

El Aspecto Material

El apartado 4.b) de la Normativa de 20 de abril de 1989 establece que los medios materiales de que en la actualidad dispongan las Unidades pasarán a depender orgánicamente de las SEINT,s o de las SEA,s.

Son varias las Unidades del Ejército del Aire que se encuentran dotadas de cocinas capaces de realizar la preparación de las comidas de la Tropa con estricto ajuste a la normativa legal vigente. Desgraciadamente no son todas las Unidades, y ello es comprensible. Ya en abril de 1987 la Dirección General de Infraestructura del Ministerio de Defensa elaboró una Instrucción sobre edificios de cocina-comedor M-1500 que cubría todas las actividades a desarrollar, dentro de una DEFINICION DE NECESIDADES, empezando por el almacenamiento de materias primas hasta la evacuación de residuos. Así la cocina debe de tener áreas de recepción, almacenamiento, preparación, cocinado, conservación y regeneración, distribución, lavado de personal y locales de almacenamiento de productos no alimentarios junto con locales de basura y una área

técnica (depósito, compresores, cuadro eléctrico, extracción centralizada aire, etc.).

Paso a paso se van mejorando las instalaciones aproximándose a los requerimientos vigentes, pero no todo es posible hacerlo al mismo tiempo por razones obvias: El presupuesto, por un lado, y la necesidad de no interrumpir el servicio, por otro lado.

El Excmo. Ayuntamiento Pleno de Madrid, en sesión celebrada el 28 de febrero de 1990, aprobó la Ordenanza Reguladora de las condiciones higiénico-sanitarias en establecimientos donde se consumen comidas y bebidas. Su competencia territorial se extiende a todos los establecimientos PUBLICOS o privados instalados dentro del termino municipal de Madrid, cualquiera que sea su finalidad. En su título segundo se establecen las condiciones técnicas de los locales, cocinas, zonas destinadas al público, almacenes, cuartos de basura etc. Esta ordenanza, conjugada con la Instrucción M-1500 antes citada, marcan las metas que, en el aspecto material, deben alcanzarse.

Aspecto Económico

No hay duda que en una Institución como el Ejército lo que ha de primar son los aspectos humano y material de la gestión alimentaria pero, por desgracia, la determinante económia impone su peso.

¿Cuales han sido los resultados económicos obtenidos después de año y medio de implantarse el nuevo sistema de gestión alimentaria?.

En el cuadro adjunto se puede ver un estado comparativo de los precios de algunos suministros de carnes varias efectuados el día 30 de abril de 1989 y el 30 de octubre de 1991, (naturalmente precios de mayorista).

Con carácter indicativo puede verse el aumento de precios, muy por debajo del que era de esperar, y la aparición de una serie de alimentos que hasta el momento no habían sido tenidos en cuenta con anterioridad. Ambas listas de precios han sido obtenidas de expedientes tramitados por la SEA 015 del Cuartel General del E.A. La calidad del producto ha ido mejorando de forma progresiva, día a día, pero esto es tan solo un dato subjetivo y difícil de cuantificar.

Solo una pregunta, pese a lo que acabamos de escribir. ¿La actual cuantía de la plaza en rancho permitirá por mucho tiempo seguir dando de comer a la Tropa?.

Como conclusión de este resumen de lo que ha sido, es y pretendemos todos que sea la gestión alimentaria de Tropas. Tan solo dos puntos a destacar:

1.) Necesidad de medios humanos para mejorar la conducción de la gestión en todos sus aspectos.

2.) Necesidad de recursos materiales y de instalaciones apropiadas para acercarla a los niveles optimos que los mandos del E.A desean y nuestra Tropa se merece en el elaborar del año 1992.■

LOS CONCEPTOS EXPUESTOS EN LOS TRABAJOS PUBLICADOS EN ESTA REVISTA REPRESENTAN LA OPINION PERSONAL DE SUS AUTORES

Alférez Yolanda Gassó

JAVIER MARCOS INGELMO
Fotos: ANGEL CAÑAVERAS PARRILLA

TODO comenzó para Yolanda Gassó Vila a primeros del mes de marzo del año pasado. Era la primera mujer española que aprobaba una oposición de ingreso en el Ejército del Aire para formarse como piloto militar. Durante este tiempo transcurrido, diez meses apróximadamente, su vida ha cambiado vertiginosamente: Tres meses de formación estrictamente militar en el CASYD y cuatro meses de instrucción aeronáutica en la Academia General del Aire, han convertido a la hoy Alférez Gassó en una joven como ella misma nos indica, "Más madura y responsable".

La Alférez Gassó acude a la entrevista a la hora citada, la puntualidad, nos dice, es una de sus obsesiones. Es nerviosa y aunque ha contestado a varios cuestionarios de diversos medios de comunicación, las entrevistas siguen impresionándole.

–¿Cómo ha transcurrido hasta este momento tu periodo de formación militar?

–Los tres primeros meses en el CASYD fueron un poco duros, hasta que te acostumbras. Tienes un horario muy rígido que comienza a las 06:30 horas de la mañana y todo se sucede muy rápido: formaciones para realizar la instrucción, clases de ordenanzas, clases de régimen interior, con lo cual te puedes imaginar que por la noche acababa rendida. Una vez habituada a este ritmo, todo vuelve a ser más normal.

Finalizada esta primera fase y después de Jurar Bandera, los componentes de mi promoción pasamos a la Academia General del Aire para iniciar la fase de vuelo. Las enseñanzas que nos impartían cambian radicalmente, todas giran alrededor del avión: aerodinámica, inglés aeronáutico, motores, procedimientos, libro del avión. Asignaturas diferentes, pero por suerte no he tenido problemas para superarlas.

–¿Has notado más dureza o debilidad en los profesores en tu caso particular?

–No eran ni duros ni blandos, eran profesores. Me exigían igual que a los demás, sin que yo apreciase ninguna diferencia en el trato.

–En el plano particular, ¿cómo te has encontrado vestida de uniforme? ¿Te has sentido extraña por el hecho de tener que vestir siempre un determinado tipo de ropa?

–Desde el primer momento me sentí cómoda. Todos vestiamos igual y lógicamente te acostumbras, no echaba en falta otro tipo de vestimenta. Lo más duro eran las botas tantas horas con ellas puestas.

Yolanda Gassó ha vivido desde siempre el ambiente militar, su padre y hermano son profesionales del Ejército del Aire y por ello no le resulta difícil moverse en este ambiente: "De siempre me ha gustado el ejército, de pequeña ya quería ser militar. Primero militar y luego piloto. "Ahora que ya formo parte integrante de él me encuentro feliz. Aunque a veces es duro, no solo en el aspecto de la disciplina, sino, que de repente aquellos amigos que se llamaban Luis, Eduardo... hoy son mi teniente o mi capitán". "Lo que si he notado en este tiempo de formación es la unión que existe entre los compañeros y profesores".

–¿Se ha producido algún cambio en tu personalidad en este tiempo?

–He notado que soy más dura. Mi carácter no es tan flexible, ya no cedo como antes en muchas cosas. Quiero decir, que quizás esté madurando más rapidamente. Lo cierto es que he perdido sensibilidad, porque lógicamente soy yo sola la que tengo que enfrentarme a los problemas y tratar de resolverlos. La experiencia por otra parte, hasta el momento, es muy positiva.

En junio recibirá su título como piloto de transporte

"... Es una joven con la sonrisa permanente en su rostro..."

–La Alférez Gassó se ha puesto seria, aunque ella por naturaleza es una joven alegre con la sonrisa casi permanente en los labios. Sonrisa que vuelve a su rostro en el momento que la preguntas por su iniciación en el vuelo.

–La mañana en la Academia comenzaba con tres horas de clase en las materias que antes te comenté, para apróximadamente a mediodía iniciar los periodos de vuelo que eran dos: el primero, duraba hsta las 14:30 y el segundo, se iniciaba inmediatamente después hasta las 16:30. Finalizada este fase volvíamos al CASYD con un horario marcado por una hora de paseo, seguidamente estudio, cena y a dormir.

Tengo hasta el momento unas 50 horas de vuelo con mi profesor y 30 minutos sin instructor que fue el momento de mi suelta.

–¿Qué sentiste cuando montaste en el avión con tu profesor por primera vez?

–No sientes nada, es un vacío. Tienes confianza en tu "Proto", pero esa confianza es importante que te la traslades a tu persona. Luego poco a poco, te vas haciendo con el avión y te tranquilizas.

El día de la suelta es distinto. Estás acostumbrada a volar diariamente con tu profesor y un compañero. De repente un día vas andando hacia el avión tu sola. Yo no quería mirar hacia ningún lado para no darme cuenta de esa realidad, piensas, bueno imagínate que estás con ellos, que es un vuelo normal. Entonces miras solo al frente, rememoras todos los procedimientos. Pero las secuencias son tan rápidas, que cuando la avioneta Bonanza empieza a despegar tus reacciones se convierten en automáticas y te centras perfectamente en el vuelo.

La verdad viene cuando aterrizas, después de haber hecho dos tomas y despegues y un motor y al aire y vas por la calle de rodaje llevando tu avión al aparcamiento empiezas a darte cuenta que vuelas tu sola, que es cierto lo que has vivido. Entonces es cuando disfrutas.

–¿Has tenido alguna incidencia en vuelo?

–Ninguna que pueda reseñarse. Una vez hubo un problema con los magnetos, pero sin importancia.

–¿Te resulta fácil volar?

–En un principio me faltaban ojos para controlar los relojes en el panel de mando. Ahora no es que sea una experta, pero todo es habituarse, estudiar y volar mucho,.

–Volvamos otra vez un poco a tu vida personal. Antes comentabas el cambio en tu carácter que has sufrido. En tu vida familiar, tus amigos también se ha sentido ese cambio.

–No, en absoluto. Mis relaciones con mis padres y hermanos

Durante una clase teórica con sus compañeros de promoción

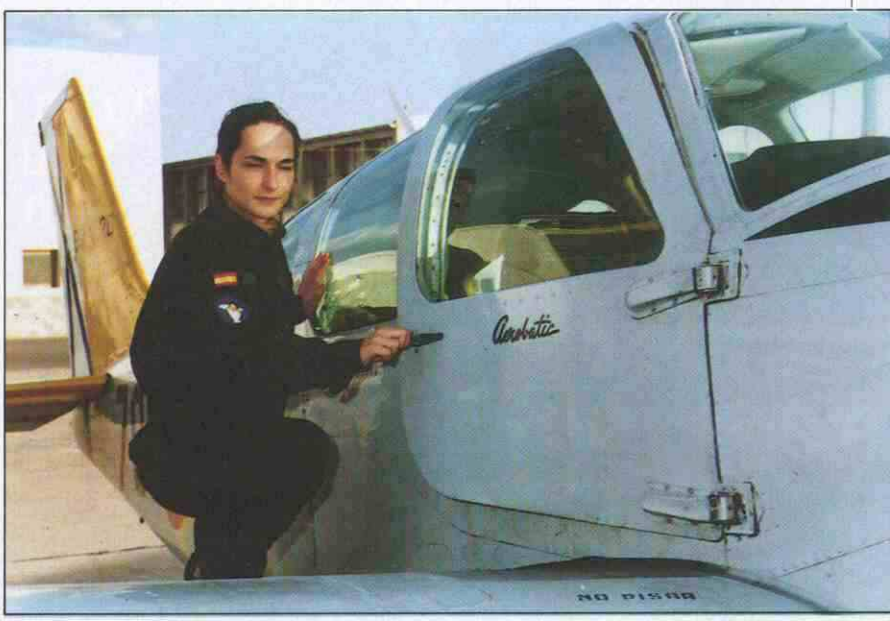
siguen siendo lo mismo que antes, hablo mucho por teléfono con ellos y ahora que estoy en Salamanca destinada al estar más cerca suelo venir a mi casa todos los fines de semana.

Con respecto a los amigos, sigo teniendo los mismos de antes y seguimos saliendo juntos.

Yolanda nos comenta la emoción que le produjo verse bordar en su uniforme la estrella de alférez. Su máximo anhelo era una realidad palpable. Ahora en su último periodo de formación en el Grupo de Escuelas de Matacan, (Salamanca) quiere seguir luchando por conseguir convertirse en un buen piloto de transporte y poder ir destinada a una Unidad y cumplir las misiones que se le asignen.

–No me gustaría acabar esta entrevista sin que me comentaras si has tenido algún problema de integración en un mundo reservado exclusivamente para varones.

–Me han tratado como uno más. No he tenido ningún problema desde el momento en que entré por las puertas del recinto militar de los Alcázares. Me preguntaron, por ejemplo, que como quería que me llamaran yo contesté que me identificaran por la graduación y el apellido como al resto de compañeros. Estaba claro que era la soldado Gassó. Ahora en Matacan, ya de Alférez, me ocurren anécdotas, como que los soldados me llamen señorita, aunque inmediatamente rectifican y me dicen mi Alférez. Es compresible porque nunca, según me indican, han tenido trato con mujeres militares.



Momentos antes de recibir la "suelta" en la E-20 "Bonanza"

–Te sientes una elegida al ser la primera mujer que está pasando esta experiencia y al mismo tiempo te sientes sola por ello.

–Elegida en absoluto, el poder llegar hasta aquí es como cualquier otra meta que uno se traza en la vida, la mía es ésta:militar y piloto.

Sola por una parte sí y por otra no. Sí porque ha habido ciertos momentos en los que he necesitado una mujer para poder hablar de nuestras cosas, y no porque he tenido algunos compañeros que me han ayudado y comprendido.

Felicidades y adelante Alférez Gassó.

EQUIPOS FLIR EN EL EJERCITO DEL AIRE

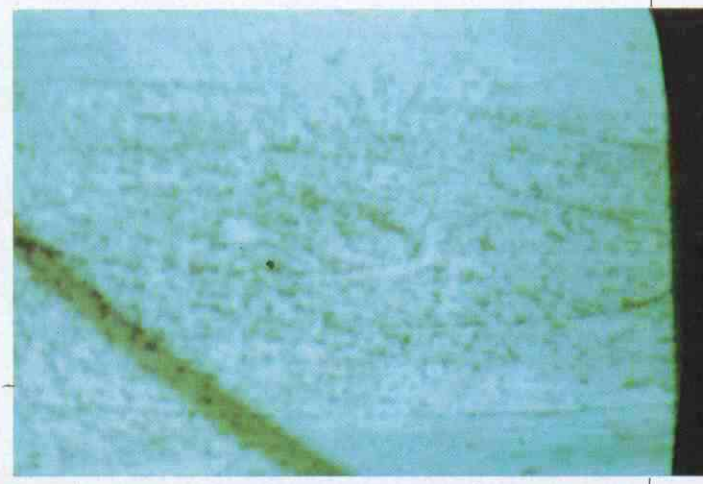
FRANCISCO JAVIER GARCIA ARNAIZ
Comandante de Aviación

UNO de los equipos que mostraron su eficacia y usados más profusamente durante la Guerra del Golfo, el sensor delantero de rayos Infrarrojos, FLIR, se encuentra ya disponible y operativo en el Ejército del Aire.

El Ala 12 y Grupo 15, ambas dotadas con C-15 (F-18), han recibido las primeras Unidades a lo largo de la última parte del año 1991. El FLIR permite la identificación, designación y seguimiento de blancos tanto de superficie como aéreos o iluminación del objetivo con lo que se amplían las capacidades de Ataque nocturno del Ejército del Aire.

El FLIR permite además la ampliación de la imagen de los objetivos con su efecto ZOOM y la incorporación de un iluminador LASER. Estas capacidades integradas en los sistemas de disparo del C-15 permiten una gran precisión en los lanzamientos de armas a gran distancia para incrementar la precisión de los ataques STAND-OFF.

La incorporación de los equipos FLIR suponen un nuevo hito en la puesta al día e incorporación de los equipos militares más modernos en el inventario del Ejército del Aire.



GOLF: PREMIO "VIRGEN DE LORETO 1991"

EL 15 de diciembre se jugó en el Centro Deportivo Barberán el Premio de Golf "Virgen de Loreto 1991", con una inscripción superior a lo que admitía la capacidad de su campo, reducida en esta época del año por las horas de luz solar.

Por esta causa fué necesario limitar el número de participantes, con gran disgusto de todos y muy especialmente de aquellos que no entraron en el cupo fijado. No se recurrió a hacer la competición en dos días para dar cabida a todos, por la inseguridad de la climatología que no hacía predecir condiciones similares para las dos fechas.

Esta situación, lamentable, se vió contrarrestada por la satisfacción de comprobar como aumenta de día en día entre los miembros del Ejército del Aire la afición y práctica de un deporte que tan beneficioso es para mantener las condiciones físicas, hasta el punto de hacer el campo de nuestro Centro Deportivo Barberán insuficiente para estas pruebas.

El acto de entrega de trofeos, donados por el Ministerio de Defensa, Jefe del Estado Mayor del Aire, Autoridades Aeronáuticas y los Jefes de las Unidades Aéreas ubicadas en Madrid, presididos por el Jefe del Estado Mayor del Aire, que en esta ocasión fué uno de los participantes, con gran satisfacción para todos, resultó un acto social en el que destacó como de costumbre, el espíritu de compañerismo y confraternización.

PRIMER VUELO ESPAÑA–AMERICA EN GLOBO. El 3 de diciembre de 1991 en el Centro Cultural del Conde Duque tuvo lugar la presentación del Primer Vuelo España–América en globo, que se pretende iniciar a finales del mes de enero de 1992. Este proyecto se lleva preparando desde 1989. La partida se realizará desde la isla de Hierro, y después de atravesar el Océano Atlántico, en lo que se tardará de 7 a 10 días, se tocará tierra americana, aproximadamente a la altura de Venezuela. Para realizar este vuelo se aprovecharán los vientos alisios, que fueron los mismos que impulsaron a Colón hacia el descubrimiento de las Indias. Durante la presentación se procedió a inflar una réplica exacta del globo, y se exhibió una maqueta de la barquilla-cabina que se utilizará para el vuelo, y que está preparada para poder flotar. Asimismo se mostró todo el material que se va a utilizar, como planos aparatos transmisores, boquillas, botellas de gas, etc.

El 19 de diciembre de 1990 se establecen normas de admisión de renuncia a la condición militar de carrera del personal con aptitud para volar. (OM 82/90; BOD 249).

El 20 de diciembre de 1990 se aprueban las Normas Reglamentarias de Integración de Escalas de las Fuerzas Armadas. (RD 1637/90; BOD 252).

El 20 de diciembre de 1990 se crea el Instituto para la Vivienda de las FAs, suprimiéndose los Patronatos de Casas Militares del Ejército de Tierra, Armada y del Ejército del Aire. (RD 1751/90; BOD 16/91).

3.333.333 HORAS DE TRABAJO

FRANCISCO NUÑEZ ARCOS
Bgda. de Aviación MMA
Fotos del autor

ADEMAS de las misiones de carácter militar o civil, los Grupos 31 y 15 del Ala 31 efectúan todas aquellas que les son asignadas, de tipo táctico o estratégico, dentro o fuera del territorio nacional. Sin el soporte del personal de mantenimiento, la consecución con éxito de todas las misiones encomendadas no sería posible. Las jornadas de trabajo de este personal, acumuladas a lo largo de toda la vida del Ala 31, hacen que en la actualidad se componga la cifra de 3.333.333 horas de trabajo.

LEALTAD Y PROFESIONALIDAD SIN LIMITE

Entrega, conocimientos adecuados y precisión son algunas de las características que esgrimen diaria y habitualmente los componentes humanos del complicado entramado que configura y respalda técnicamente a todo aquello que es susceptible de volar dentro de las Fuerzas Armadas, del Ejército del Aire.

La enorme responsabilidad que recae sobre las espaldas de los técnicos que soportan el mantenimiento de los aviones del Ejército del Aire está fuera de cualquier tipo de dudas. Cada cual, sabedor de que de su trabajo depende en buena parte el éxito de las misiones encomendadas a su avión y por extensión a su Unidad,, se esfuerza por mejorarlo en calidad, en muchos casos excediéndose, autoestimulado, en el cumplimiento de sus obligaciones. Supliendo, en algunos casos, carencias por falta de medios, se adapta con los que dispone a la evolución de las técnicas que le permitan realizar los cometidos encomendados con las máximas garantías de perfección y rapidez.

MISIONES HUMANITARIAS

Tras esta pequeña introducción hemos de reseñar que en el Escuadrón de Mantenimiento, hoy integrado por alrededor de ocho centenares de profesionales que manejan material T-10 y C-15, se acaban de cumplir un número de horas de trabajo de mantenimiento que compone la bonita cifra redonda de 3.333.333. Con esta millonaria cantidad de horas de trabajo, el Ala 31 ha conseguido efectuar un también número redondo de horas de vuelo, 100.000, distribuidas entre los dos modelos de avión asignados a la Unidad actualmente, el T-10 (C-130 Hércules) y el C-15 (EF-18 Hornet).

El Hércules se ubica en la Base Aérea de Zaragoza desde el día 18 de diciembre de 1973, fecha en la que llegaba al aparcamiento del recientemente creado 301 Escuadrón de Fuerzas Aéreas, el T10-01. "Son trescientos hombres para un solo avión" se bromeaba entonces, intentando explicar lo de 301 Escuadrón. Muchas vicisitudes fueron sucediéndose año tras año: desde su nacimiento, el Ala 31 ha intervenido acti-

Una gran responsabilidad recae sobre el personal de Mantenimiento.

vamente en gran cantidad de misiones de todo tipo, tanto dentro como fuera de nuestras fronteras. Entre los "históricos" –se cuenta desde siempre– se recuerda con especial cariño el primer vuelo exótico: un transporte de Cruz Roja a un país de Centroáfrica, una experiencia inolvidable por sus especiales características. Esta primera misión humanitaria sería el prólogo de una larga lista de ellas en las que la Unidad tendría un destacado protagonismo. Así, cuando la madre naturaleza manifestó alguno de sus fenómenos naturales, afectando con los estertores de sus entrañas a una zona o núcleo de población, o cuando de sus plomizos cielos liberó con abundancia inusitada litros y litros de líquido elemento, o cuando por capricho de su particular personalidad retrasó y retrasó la aparición de este fenómeno meteorológico, imprescindible para la vida animal y vegetal, las tripulaciones y los aviones del Ala 31 siempre estuvieron dispuestos a ofrecer su pequeña aportación de ayuda desinteresada, aerotransportando todo tipo de alimentos o enseres donados por el Gobierno español, la Cruz Roja de nuestro país u otras instituciones o colectivos, con el fin de paliar en lo posible la desgracia de las gentes que se habían visto involucradas y damnificadas por el fenómeno de turno. En terremotos, inundaciones, erupciones, prolongadas sequías, evacuaciones... en cualquier lugar del mundo se ha visto en las tres últimas décadas la escarapela ncional y la Cruz de San Andrés que ostentan los aviones del Ala 31 del Ejército del Aire español; los Dumbos representativos de sus Escuadrones se han paseado orgullosos por latitudes y paises tan distantes y distintos como Zaire, Yugoslavia, Grecia, Nicaragua, Turquía, Brasil, Gran Bretaña, Canadá, Chipre, Perú, Senegal, Namibia, Arabia Saudí, Costa Rica, Suecia, Líbano, Noruega, Méjico, Egipto, Alemania, Panamá, Guinea Ecuatorial, Finlandia, El Salvador, Malí, Venezuela, Costa de Marfil, EE.UU., Tanzania, Argentina, Siria, Francia, Camerún, Bolivia, Irán, Sierra Leona, Irlanda, Etiopía...

Una especial satisfacción y orgullo se siente en la Unidad por el hecho de haber podido participar de forma

El personal de Mantenimiento respalda técnicamente y garantiza la operatividad de los aviones del Ejército del Aire.

activa en el proceso de independencia de un nuevo país, Namibia, en el que estuvieron destacados hombres y material como parte del contingente de "cascos azules" de las Naciones Unidas.

CUSTODIA DEL ESPACIO AEREO NACIONAL

La primera formación de aviones C-15, cuatro EF-18 Hornet, hizo su entrada en el aparcamiento de la Base Aérea de Zaragoza el día 10 de julio de 1986. Habían despegado del aeropuerto de St. Louis ocho horas y quince minutos antes y recorrido en ese tiempo alrededor de 8.000 kilómetros, siendo repostados en vuelo varias veces.

Con la recepción de estos aviones por parte de las autoridades militares y civiles, y el personal del Ala 15 y de la Base, se había completado un proceso iniciado en los primeros meses de 1978 y que se denominó Plan FACA (Futuro Avión de Combate y Ataque), y cuyo principal objetivo era el de realizar un estudio y evaluación de los más modernos aviones de combate existentes en el momento y concretar la elección del que más se adaptase a las condiciones exigidas por el Ejército del Aire español.

De su trabajo depende el éxito de la misión.

El Ala 15, creada para integrar en ella a todo el material C-15, dos Escuadrones, sus tripulaciones y el personal de mantenimiento, comienza su vida operativa. Previamente todo el personal citado había efectuado los correspondientes cursos de capacitación y adaptación en España y distintos lugares de EE.UU.

La Unidad efectúa su primer vuelo el día 22 de julio de 1986 y en un alarde de adaptación al nuevo material, se efectúa el primer repostado en vuelo de un C-15 español del Ala 15 con un TK10 del Ala 31 en el mes de agosto de este mismo año. Todavía antes de que finalice 1986, los C-15 efecutarían misiones de tiro real con cañón y participarían en Ejercicios RED-EYE y POOP DECK. En los primeros meses del año 87, el Ala 15 comenzaría con las misiones de tiro de bombas y tiro aire-aire.

Durante el año 1989, el material y personal de la anterior Ala 15 se integran en el Ala 31. El ahora Grupo 15 del Ala 31 continúa con las misiones asignadas, entre las que destacan las relativas a: Navegación tanto diurna como nocturna, baja cota, en pareja, instrumental, ataques simultáneos o secuenciales, ataques a objetivos defendidos por AAA, tácticas a baja cota, maniobras ofensivas y defensivas, tiro naval, reabastecimiento día o noche, interceptaciones, aterrizajes o despegues en formación, bajas aproximaciones, procedimientos de emergencia, etc., todas ellas sobre el avión. También se efectúan todas las misiones posibles de forma ficticia en el simulador de vuelo instalado en la propia Unidad.

Entre las misiones reales, la más conocida es la de custodia del espacio aéreo nacional. Para ello un avión convenientemente armado, su tripulación y equipo de especialistas permanecen en estado de alarma constante, en un hangar en cabecera de pista, pendientes de una llamada que hará que en un tiempo mínimo el avión pueda estar en el aire para interceptar o identificar al intruso que ha penetrado sin autorización en el espacio aéreo nacional.■

Profesionalidad, seguridad, disciplina en el trabajo,...

HALCONES EN LA BASE AEREA DE MORÓN

JESÚS BRIZUELA MARTÍNEZ
Encargado de la sección de halcones

LOS halconeros de todos los tiempos, observaron que con la práctica de su apasionado deporte, las aves iban desapareciendo de sus habituales cazaderos, lo que les obligaba a cambiar de lugar periódicamente. El halcón, el ave rapaz ornitófaga por excelencia, atávica y visceralmente temida por el resto de las aves, volando habitualmente en una zona, hacía desaparecer, unas inmediatamente y otras al poco tiempo, las aves objeto de su caza.

Con el paso del tiempo, un ave enorme, sin plumas, que no movía las alas pero se desplazaba en el espacio con gran velocidad, que no correspondía en ninguna característica, ni en su silueta, ni en su tamaño, ni en su comportamiento, a la que el resto de la población ornítica conservaba en la impronta de su instinto, se unió a su mundo, y comenzaron los problemas.

La primera colisión avión pájaro surgió casi inmediatamente, en 1910, una gaviota, enredándose en los cables de control, lo provocó; aquel "chalado en su loco cacharro" no contaba con la inexperiencia del ave.

Con el aumento de la velocidad, la creación del reactor con su cono de absorción de aire y la complejidad de sus elementos sensibles a la ingestión de cualquier objeto, la relación avión con sus otros compañeros en el espacio se complicó.

En el año 1973 en la Base Aérea de Morón, se dejaron de volar 12 días, y hasta un ejercicio (RED-EYE), se tuvo que suspender por causa de encontrarse la zona de pistas tan invadida por las aves que el intento de despegue implicaba sin duda: colisión.

El Dr. Rodríguez de la Fuente fue llamado. Se habían realizado expe-

riencias similares en Torrejón (1968) y en Barajas (1970) con gran éxito. En octubre de 1972, los halcones realizaron sus primeros vuelos en la zona de pistas. Bandos de hasta 800 sisonas (Otix tatrax), de otras aves migratorias, como avefrías (Vanellus vanellus), chorlitos dorados (Pluvialis apricaria) etc., fueron censados en los primeros días. Paulatinamente fueron desapareciendo algunas especies de aves, otras disminuyendo sensiblemente. El riesgo comenzó a ser aceptable.

El vuelo de los halcones en la zona de pistas se realiza todos los días (en los cuales las condiciones meteorológicas lo permiten) tratando de conseguir que el resto de las aves consideren que la zona de pistas es el territorio de caza de su enemigo natural.

Tal vez, tengamos que considerar dos tipos de comportamiento de las aves frente a la presencia del halcón:

a) Aquellas que tienen un plumaje críplico, "de camuflaje". Bajo el vuelo del halcón, nunca volarán, tratarán de confiar en su mimetismo para pasar desapercibidos y solamente el concurso de un perro las obligará a abandonar su escondite para arriesgar su vida. Es el caso de sisones, alcaravanes (Burhinus dedicnemua), incluso de las perdices.

b) Las que por el colorido de sus plumas, son visibles en el campo con cierta facilidad. Muchas se moverán en grupos, en bandos, donde siempre habrá individuos que se encuentran vigilantes y atentos a todo aquello que se mueva en la lejanía. La aparición en el cielo de un halcón alertará a la bandada, que se pondrá en vuelo no permitiendo que su enemigo pueda colocarse en su vertical, donde tendría la posibilidad de iniciar su técnica de ataque más efectiva, "el picado", donde con la ayuda de su mayor peso específico y condiciones anatómicas, podrá alcanzar velocidades superiores a los 300 Km/h. Colocándose a la cabeza de la velocidad animal.

De esta manera, aprovechando estas reacciones de la avifauna con respecto a su predador, que se encuentra en el vértice de la cadena trófica de las aves, el halcón, se consigue limitar la presencia de aquellas, en el momento tal vez más crítico del vuelo, el aterrizaje y despegue.

En los últimos años no se ha suspendido ningún vuelo a causa de la presencia de aves.■

CONCURSO FORJA ARTÍSTICA. *Con motivo de la celebración de la festividad de Nuestra Señora de Loreto, el Grupo de Automóviles del Cuartel General organizó un concurso de "forja artística" orientado a la participación del personal de tropa. En la fotografía aparece el trabajo galardonado con el primer premio; obra de la Sección de Mantenimiento del 1º Escuadrón del citado Grupo.*

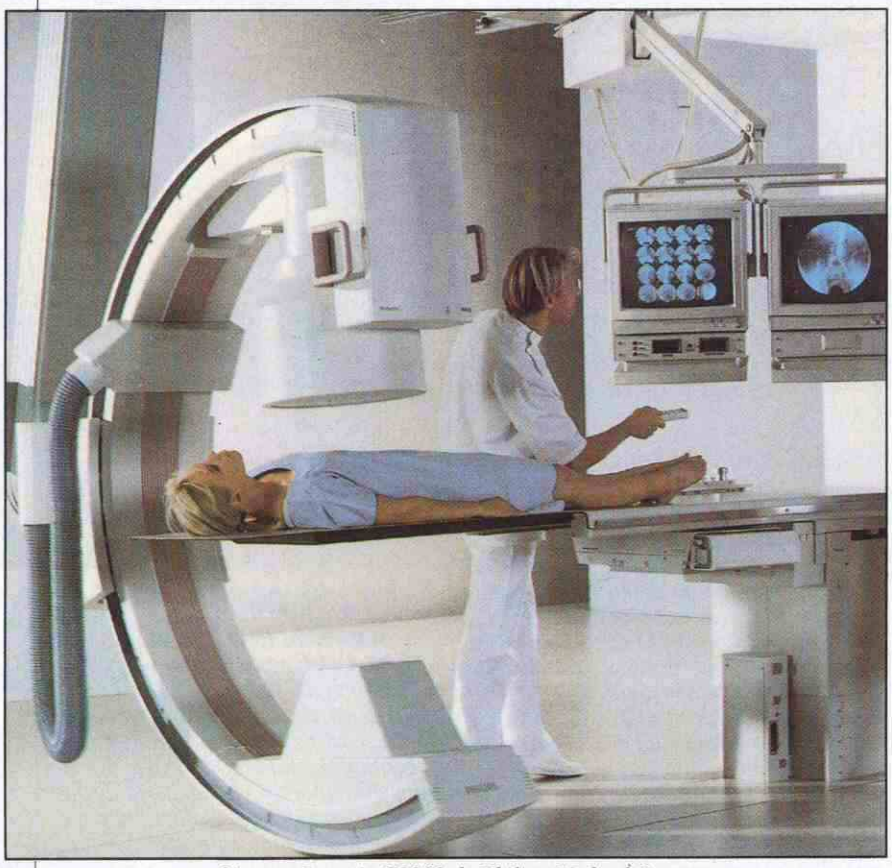
noticiario noticiario noticiario

NUEVOS SERVICIOS EN EL HOSPITAL DEL AIRE. El próximo año entrarán en funcionamiento dos nuevas técnicas diagnósticas a cargo del Servicio de Radiodiagnóstico del Hopital del Aire. Se trata de avances considerados de alta tecnología, que incorporan las innovaciones más sofisticadas del momento: resonancia magnética y angiografía digital.

El sistema de resonancia magnética que incorporará el Hospital es el Signa Adventage de General Electric, considerado como el máximo exponente en este tipo de sistemas no invasivos, aportando la máxima resolución de contraste en imágenes y posibilidades diagnósticas pràcticamente ilimitadas (neurología, musculoesqueletico, abdomen, pelvis, corazón). La instalación del nuevo sistema ha precisado la construcción de una sala especialmente protegida en el subsuelo cuyo estado, en octubre de 1991 puede apreciarse en la fotografía.

El sistema de angiografía digital de diagnóstico y tratamiento vascular que próximamente entrará en funcionamiento en nuestro Hospital es el Integris C2000 de Philips. Las aplicaciones incluyen, entre otras, angiogragías (cerebrales, cardíacos, torácicos, abdominales y periféricos), dilataciones, embolizaciones, trombolisis y técnicas percutáneas (hépaticas y renales).

Etapa de construcción de la sala para el sistema de resonancia magnética



Sistema Integris C2000 de Philips Medical Systems.

Sistema Signa Adventage de General Electric GGR.

PASCUA MILITAR 1992

El Ministro de Defensa, Julián García Vargas presidió el pasado seis de enero el acto oficial en sustitución de la recepción tradicionalmente ofrecida por Su Majestad el Rey con motivo de la Pascua Militar. En la presidencia del acto, que se celebró en el Cuartel General del Aire, acompañaron al Ministro los Secretarios de Estado para la Defensa y para la Administración Militar junto con los Jefes de los Estados Mayores de la Defensa, y del Ejército de Tierra, de la Armada, del Ejército del Aire y de la Guardia Civil.

En el transcurso del acto, el Ministro de Defensa leyó el siguiente mensaje de Su Majestad el Rey:

"Con el sentimiento de no poder estar este año personalmente con las representaciones de las Fuerzas Armadas y de la Guardia Civil en esta tradicional fiesta de la Pascua Militar, quiero significaros, por medio del Ministro de Defensa, que me encuentro en espíritu muy cerca de todos. Y con mi agradecimiento por vuestros servicios, disciplina y lealtad a lo largo del año que acaba de terminar, os deseo a vosotros y a vuestras familias la mayor felicidad en el que ahora comienza"

Los asistentes brindaron por Su Majestad al concluir el acto.

MEDALLA EXTRAORDINARIA

El 19 de diciembre presidido por el General Paternina, General Director de Servicios Técnicos del Ejército del Aire, tuvo lugar en el 403 Escuadrón del Centro Cartográfico y Fotográfico, la imposición de la Medalla Aeronáutica de 1.ª Clase con carácter extraordinario al Teniente Coronel Cástor Alvarez Sánchez.

Hay que significar que es la 1.ª Medalla Extraordinaria que se concede al personal del Centro Cartográfico en toda su historia y con ella se ha querido premiar la gran labor efectuada por el citado TCOL en los últimos años en las áreas de la Cartografía Digital, Cartografía Automática, Fotogrametría y Fotointerpretación con el procesamiento y utilización de imágenes procedentes de satélites.

Al acto asistieron más de 300 personas, entre ellas altos cargos de la Universidad Politécnica.

La Tecnología Aeronáutica en 1991

MARTÍN CUESTA ALVAREZ
Ingeniero Aronáutico

Estamos ante la película de un año de la Aviación a nivel mundial, año que recién terminado nos lleva a tener también, delante de nuestras notas, previsiones hechas en las páginas de RAA en los últimos cinco años, y así comprobar cómo, si la planificación de lo que había que hacer y su programación en el tiempo están bien hechas, como ocurre en general en la Industria Aeronáutica, las desviaciones de las previsiones son muy pequeñas, o incluso no hay desviación alguna.

FIG. 1 **AVIACIÓN MILITAR 1991**

ESTADOS UNIDOS

SELECCIÓN DEL PROTOTIPO PARA EL ATF

2-Enero-1991. –Entrega de los 4 aviones demostradores a la USAF, para evaluación.: dos YF–22A (Lockheed, Boeing, General Dynamics, uno con motores PW YF-119-100 y otros con motores GE, YF-120-100), y otros dos YF–23A (Northrop, MC Donnell Douglas, con esos mismos tipos de motores)
23-Abril-1991. La USAF anuncia la selección del YF–22A con motores PW, YF–119-100 como prototipo para el ATF, con la denominación F–22.
Julio-1991. –Se firma el contrato entre la USAF y los fabricantes de avión y motores para hacer 11 prototipos (9 monoplazas y 2 biplazas), y 648 aviones de producción.

ACCIDENTE DEL PROTOTIPO Nº 5, DEL V–22 "OSPREY"

11-JUNIO-1991. –Se estrella y queda destruido tras chocar con el suelo, (ninguna víctima), por problemas de control lateral. Se suspende el programa de pruebas de los otros cuatro prototipos.
10-Septiembre-1991. –Se reanuda el programa de pruebas tras la investigación del accidente.

ENTREGA DE LOS PRIMEROS AWACS AL REINO UNIDO Y A FRANCIA

26-Marzo-1991. –Boeing entrega al Reino Unido, el primero de los 7 AWACS solicitados.
22-Mayo-1991. –Boeing entrega a Francia, el primero de los 4 AWACS solicitados.

FRANCIA

PRIMEROS VUELOS DE AVIONES DE COMBATE

25-ABRIL-1991. –Primer vuelo del monoplaza bimotor Mirage 2000–5 propulsado por motores SNECMA M53 PR
19-Mayo-1991. –Primer vuelo del primer avión de preproducción del Programa Rafale: el Rafale C01, propulsado por dos motores SNECMA M–88–2.

ALEMANIA – ESTADOS UNIDOS

VUELOS DE PRUEBA DEL X–31 DE MBB - ROCKWELL

19-Enero-1991. –Vuela por primera vez el 2º prototipo (el primero lo había hecho en Octubre de 1990), y comienza un intenso programa de pruebas que continuará en 1992 en Palmdale, California.

AVIACIÓN MILITAR

En la fig. 1 hemos compendiado a modo de "flash" lo que estimamos como más destacado en 1991, si bien reseñaremos también otros hechos que entendemos les siguen en importancia.

Sin lugar a dudas resalta, por la trascendencia que ha de tener en el futuro, la selección del prototipo del ATF (Advanced Tactical Fighter), que va a ser la base para la fabricación, con pequeños cambios, de los ATF de preproducción.

En el último resúmen anual de RAA (en Feb. 90), insertábamos (9) un esquema que mostraba el proceso de selección sobre las cuatro posibilidades existentes. Hoy en la fig.2 exponemos cómo ha sido la solución del YF–22A la ganadora, con el motor Pratt Whitney YF–119–100.

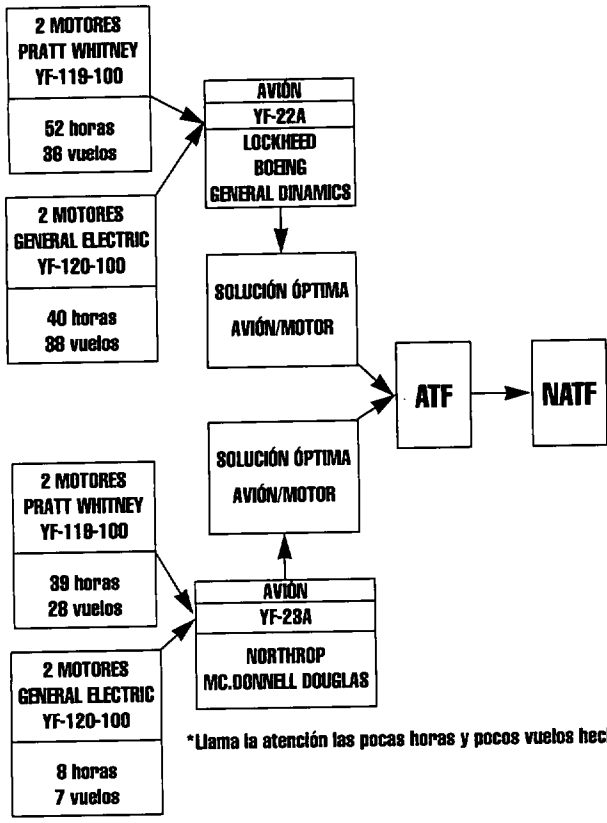
La decisión de la USAF ha iniciado así el proceso para reemplazar a los F–15, que empezaron a volar en 1975 y que, aun cuando en muy diversas versiones les han sido incorporadas notables mejoras, la USAF consideraba que la tecnología actual podía hacer que el ATF cumpliera los requisitos para un avión que tuviera por delante 25 años de vida a partir de ahora.

En la fig.3 presentamos algunos de los parámetros y actuaciones considerados para la selección y bien es verdad que las soluciones del YF–22A y las del YF–23A, presentaban resultados muy equilibrados. No conocemos el grado de ponderación que se han dado a estos resultados, pero bien podría ser que en el caso del motor (5) se hayan decidido por uno derivado de los ampliamente experimentados F–100 de PW (fig.4) que comen-

El YF-22 ha sido el avión demostrador de Lockheed, Boeing y General Dynamics, seleccionado para el desarrollo del ATF (Advanced Tactical Fighter).

LA DECISIÓN SOBRE EL ATF, A FAVOR DE YF–22A

FIG. 2



*Llama la atención las pocas horas y pocos vuelos hechos con ésta versión.

○ ATF
- 23–abril–1991.- Decisión de la USAF, a favor de YF–22A con motores PW, YF–119–100
- Julio 1991.- Firma del contrato USAF/Fabricantes
- Junio 1995.- Previsión del 1º vuelo de avión pre-producción.
- Año 2002.- Previsión de comienzo de operaciones con aviones de producción.

○ NATF
- Año 1995.- Decisión por la U.S. Navy de fabricar el avión, basado en el F-22 elegido, ligeramente de mayor tamaño, más carga de combustible, y de geometría variable del ala.
- Año 2000.- Previsión de comienzo de producción.

○ Los dos demostradores YF-23A, han propuesto Northrop y Mc Donnell Douglas que sean utilizados en operaciones de investigación.

zaron un minucioso programa de pruebas (1), a finales de 1986, en tanto que el YF–120A de General Electric es un motor de ciclo variable (diferentes flujos de aire y gas para vuelo subsónico que para supersónico), cuya configuración llevan ensayando desde hace 15 años, los principales fabricantes de motores, sin que hasta ahora se haya alcanzado una realidad en firme y puede ser que la USAF no haya querido correr el riesgo de una fiabilidad limitada.

Aun cuando la combinación YF–22A con motores PW, resulta de menor coste, parece ser que esto no ha sido un factor determinante.

En verdad que se conocen más detalles de las actuaciones del elegido YF–22A que de su oponente; así la USAF ha dado instrucción a McDonnell Douglas y a Northrop para que no fueran reveladas las velocidades máximas alcanzadas con el YF–23A.

Los dos aviones competidores estaban dotados de 8 misiles aire-aire (4 AIM 120 y 4 AIM 9), y se sabe que el YF–22A alcanzó velocidades de "roll" de 100°/seg, que disparó los misiles interiores con 62° de ángulo de ataque a 60 nudos de velocidad, que llegó a operar a 7'9 g, y que a 50.000 pies de altitud alcanzó momentaneamente Mach 2.

La aviónica del YF–22A hace amplio uso de circuitos integrados de muy alta velocidad (VHISC.- Very High-Speed Integrated Circuit) y de sistemas integrados de tecnología para comunicaciones,navegación e identificación, (ICNIA.-Integrated Communications, Navegation, Identification Avionics).

En la producción del ATF la distribución del trabajo será así: Lockheed, del sistema de armas, fabricación de la zona delantera del fuselaje, incluyendo el "cockpit". Boeing fabricará las alas y la zona posterior del fuselaje, instalará los motores y la unidad de energía auxiliar (APU), y toda la aviónica. General Dinamycs hará la zona central del fuselaje, la cola, montará el tren de aterrizaje y los sistemas básicos de lanzamiento de misiles.

• Un avión V-22 "Osprey" de Bell-Boeing (fig.5), ha sido noticia por un accidente, que por los resultados de la investigación debemos exponer.

El "Osprey", como es sabido, es el primer avión de los denominados convertibles, y al que RAA ha seguido su evolución desde las fases iniciales del proyecto (3), (4), (9).

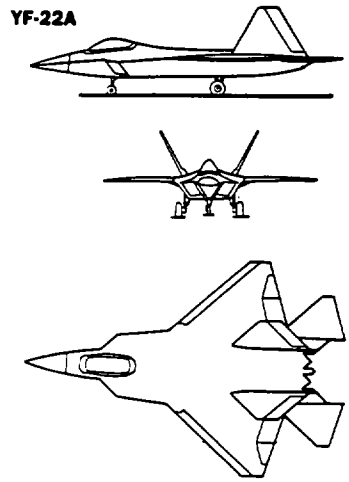
El prototipo nº 5, sufrió un accidente que supuso practicaménte su pérdida; era el primer vuelo de este avión y ocurrió el 11 de junio de 1991, a poco de iniciar el vuelo.

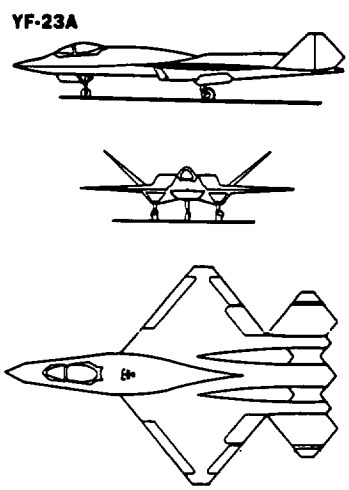
Los otros cuatro prototipos tenían acumuladas 557 horas de vuelo, con un total de 463 vuelos, y ninguno de ellos había tenido problemas con el control lateral cuyo defecto de funcionamiento fué la causa del accidente, en Wilmington, Delaware.

FIG. 3

PARÁMETROS Y ACTUACIONES DE COMPARACIÓN

ENTRE EL YF-22A Y EL YF-23A





	YF-22A	YF-23A
Longitud respecto del F-15	12 cm. más largo	1'1 más largo
Envergadura respecto del F-15	25 cm. mayor	25 cm. mayor
Forma en planta, del ala	delta clásica	trapezoidal
Tamaño del ala respecto del F-15	35% mayor	55% mayor
Carga alar respecto del F-15	10% menor	20% menor
Maniobrabilidad relativa	menor	mayor
Difusores de admisión de aire	poco separados	mas separados
Comportamiento capa límite	normal	mejor (Succión por paneles perforados)
Perfil del avión	mas observable por radar	menos observables por radar
Capacidad de combustible respecto del F-15	doble	doble
Relación empuje/peso (F-15 = 0'8/1)	1'1/1	1'1/1
Velocidad supersónica de crucero	Mach 1'4	Mach 1'4
Vmax con post-combustión	Mach 1'7	no revelada
Ángulo de ataque/Velocidad	= 60°; v=KT (nudos)	no revelada

Tras un despegue normal, cuando el avión se encontraba tan solo a 15 pies del suelo, la tripulación tuvo dificultades para mantener el control lateral, y decidió aterrizar. En el aterrizaje, el supresor de emisiones de rayos infrarrojos del motor izquierdo, -sistema que forma parte de la tobera de salida de gases de escape- chocó contra el suelo; el avión se elevó ligeramente de nuevo, e inmediatamente descendió, chocando las palas de la hélice del motor izquierdo contra el suelo; el avión giró hacia su lado izquierdo y quedó en posición semi-invertida con la cola hacia arriba; la sección delantera del fuselaje se separó del cuerpo central. El avión sufrió daños considerables en su parte delantera, aun cuando su zona central quedara intacta tras el choque. Los dos pilotos pudieron rápidamente abandonar el avión, sus lesiones fueron clasificadas de menores; el avión comenzó a arder tras el choque, incendio que fue sofocado rápidamente por los servicios de tierra.

El equipo de investigación de Bell-Boeing y la US Navy ordenaron suspender los vuelos de los otros cuatro prototipos y en la investigación se comprobó que en otros dos aviones (los prototipos nº 1 y 3) se detectaron defectos de montaje de uno de los tres sensores del sistema de control lateral; en el avión accidentado, dos de estos sensores estaban también mal montados, lo que motivó una reacción fuerte del 3er sensor que estaba correctamente instalado, y que constituía un sistema de redundancia triple con los otros dos.

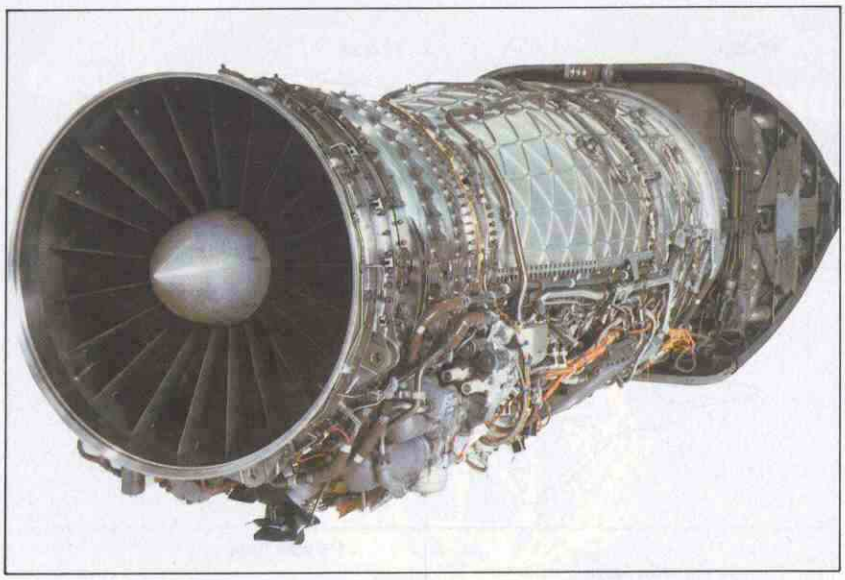


FIG. 4. Motor Pratt Whitney YF-119-100 de 35.000 libras de empuje. Dos motores de este tipo, propulsarán el ATF, que se frabicará a partir del avión demostrador YF-22A, seleccionado por la USAF.
La fotografía muestra el motor, con las toberas del YF-22A.

El día 18 de septiembre se reanudaron los vuelos con los cuatro prototipos restantes, iniciándose con el prototipo nº 3; no ha habido anomalía alguna tras la corrección del defecto reseñado. Un error humano, de montaje, o, con mayor probabilidad, de instrucciones no correctas para el montaje.

• Boeing dio comienzo en la primavera de 1991, en la entrega de sus AWACS (Airborne Warning and Control System), fig. 1 y 6, al Reino Unido y Francia.

Los AWACS británicos y franceses de Boeing son de igual configuración, y están propulsados por motores "turbofan" GE/SNECMA, CFM 56-2 de 24.000 libras de empuje cada uno. Ambos paises (Reino Unido y Francia) formaron una organización (JAFMO) para seguimiento del programa de desarrollo, que tiene representantes permanentes en la factoría de Boeing en Seattle, para supervisión de la producción. En cuanto a avión básico, derivan de la versión del Boeing 707-320 Comercial; destaca el gran conjunto circular rotatorio que alberga las antenas de radar, y la identificación "friend or foe" (IFF), "amigo o enemigo". El radio de acción del avión es de 5.000 MN.

Su radar tiene una visión del horizonte de 360°, puede observar blancos a 320 Km de distancia y también a simultáneo detectar y seguir blancos en el aire y sobre el mar.

• Francia ha anotado en las efémerides aeronáuticas militares de 1991, dos hechos destacados: el primer vuelo del Mirage 2000-5, y el también primer vuelo del Rafale nº 1 de preproducción (fig.1).

El Mirage 2000-5 de Dassault (fi.8), deriva directamente del Mirage 2000-D, si bien aquel es monoplaza, y el 2000-D es biplaza. Pertenece a una ya amplia familia de aviones de combate franceses del tipo de los Mirage 2000-N, que entró en servicio de las FF.AA. Francesas (3), en 1987.

Dotado de 6 misiles MICA, dos missiles Magic, y dos cañones de 30 cm, constituye un sistema de armas excepcional, lo que unido a los tres modos de operación del radar, permite misiones aire-aire, aire-tierra, y aire-mar. Con el monoplaza Mirage 2000-5, podrá evaluarse si tan complejas emisiones, pueden ser atendidas por un solo tripulante.

El Mirage 2000-5 se caracteriza por una rapidez evasiva, ayudada por contramedidas electrónicas, como el no ser detectables sus misiones de rayos infrarrojos. Tiene una presentación en HUD (Head Up Display), la más moderna y versátil. Sus mandos de vuelo Hotas (Hands on Throttel

FIG. 5. El día 11 de junio de 1991 sufría un grave accidente, el prototipo nº 5 del V-22 "Osprey", por problemas de control lateral. Tras la investigación, los otros cuatro prototipos reanudaron el programa de pruebas el día 11 de septiembre.
En la fotografía el prototipo 01.

FIG. 6. La fotografía muestra un Boeing AWACS (Airbone Warning and Control System) de actuaciones C^3 (Command, Control, Communications). Las entregas al Reino Unido y a Francia han comenzado en marzo y mayo de 1991 respectivamente.

And stick), relevan al piloto de grandes esfuerzos sobre la palanca de mandos de vuelo, pues puede efectuar con su brazo una fuerza equivalente a 10 veces el peso del piloto.

• El primer vuelo del Rafale demostrador (1) tuvo lugar en julio de 1986; en febrero de 1990 volaba con dos motores diferentes, un GE-404, y un M-88-2 de SNECMA (9), motor éste que es el elegido para los Rafale de producción. Con motores M-88-2 volaba por primera vez, el 19 de mayo de 1991, el CO1 (fig.8), primer avión de reproducción, básico para la fabricación en serie de los Rafale de las FF.AA. Francesas.

Los motores M-88-2, "turbofan", desarrollan 10.500 Kg. de empuje, cada uno. En el primer vuelo del CO1 se alcanzó Mach 1'2 a 36.000 pies de altitud, sin postcombustión; el avión hizo maniobras en las que alcanzó hasta 4 g, y voló a velocidades bajas, próximas a 120 nudos.

Se harán 5 aviones Rafale de preproducción; otro más, igual al CO1, dos monoplazas para la Marina, y uno biplaza para la Fuerza Aérea Francesa.

FIG. 7. El Mirage 2000–5, de Dassault, que efectuó el primer vuelo el 26 de abril de 1991, es, realmente, el primer avión de combate multimisión fabricado en Europa. Está propulsado por dos motores SNECMA M53–P2, de 9500 Kg de empuje cada uno.

FIG. 8. Avión Rafale C01, primer prototipo de los aviones de producción de la familia Rafale, que propulsado por dos motores SNECMA M-88-2 realizó el primer vuelo el 19 de mayo de 1991.

FIG. 9 **AVIACIÓN COMERCIAL 1991**

FRANCIA-ALEMANIA-R.UNIDO-ESPAÑA

AIRBUS INDUSTRIE

-Montaje final, "roll out" y primer vuelo del A-340

8-Enero-91. -Llega a Toulouse, el primer plano de cola, fabricado por CASA (Getafe).
18-Enero-91. -Deutsche Airbus, envía desde Hamburgo a Toulouse, la primera sección central del fuselaje.
25-Enero-91. -El plano vertical de cola, es enviado por Deutsche Airbus, desde Stade a Toulouse.
Febrero-91. -Los voladizos soporte de motor, son entregados por la factoría de Saint Eloi; de Aerospatiale en Toulouse.
Abril-91. -Entrega de los primeros motores CFM-56 - 5C2.
Julio-91. -Primeras pruebas de vibraciones.
4 Octubre-91. -"Roll out" del primer avión, en Toulouse.
25 Octubre-91. -Primer vuelo: 4 horas 47 minutos, de duración.

-Certificado por la URSS del A 310-300.

La URSS certifica este avión, primero del mundo occidental, que recibe el Certificado de Tipo, de las Autoridades Soviéticas.

USA

AVIONES DEL TIPO EJECUTIVO-NEGOCIOS

20-Enero-91. -Primer vuelo del Volpa Falcon F-20.
29-Abril-91. -Primer vuelo del Citation Bussines Jet.
13-Junio-91. -Primer vuelo del Learjet 60.
Agosto-91. -Certificación por la FAA, del Learjet 31A.

USA-JAPON

B 797

Mitsubishi, Kawasaki y Fuji lanzan el Programa YXX, de diseño Boeing

SUECIA-ESPAÑA

SAAB 2000

7-Diciembre-91. -Previsto el "roll out" del Saab 2000, para el que CASA fabrica las alas.

URSS-ESPAÑA

CASA 3000

Ilyushim y CASA, acuerdan construir este avión de 70 plazas, con el fuselaje del IL-114, y las alas del Saab 2000.

Los Rafale van provistos de misiles ASMP (Air-Sol Moyenne Portée), y después se instalarán ASLP (Air Sol Longue Portée).

El X-31A es el primer avión militar experimental, desarrollado conjuntamente por MBB de Alemania, y Rockwell Intl. de USA (3), fig. 1.

Uno de los objetivos a alcanzar con este avión es hacer máxima su agilidad para el combate con operación segura hasta ángulos de ataque próximos a 70°.

Lo más destacable de las pruebas durante 1991, ha sido la propulsión asimétrica procedente de su motor GE-404 de 16.000 lib. de empuje, merced a la actuación, mandada a través de un computador de control direccional, de tres deflectores de la corriente de gases de escape, que forman parte de la tobera, mediante los cuales, con diferentes deflexiones en cada uno de ellos, o combinación entre dos, crear un vector fuerza, que proporcione picado, guiñada, o la resultante de ambos movimientos.

El X-31A va a ser probado también para estudiar el efecto de una elevada agilidad sobre el descenso rápido de un factor de carga en "g" negativo, como es el caso de vuelo con trayectoria parabólica.

Como final sobre hechos destacados de la Aviación Militar 1991 reseñamos:

-La firma, a comienzos de 1991, de un memorandum de entendimiento, entre los gobiernos del Reino Unido y de Estados Unidos, para iniciar los estudios de un avión de características ASTOVL (Avanced Short Takeoff and Vertical Landing), que se prolongarían durante cinco años y en el que intervendrían bajo la supervisión de sus respectivos gobiernos: British Aeroespace y Rolls Royce por el Reino Unido, y General Dynamics, Lochheed, McDonnell Douglas, General

Electric y Pratt Whitney, por los Estados Unidos.

–El envío por British Aerospace a la factoría de MBB de Ottobrun (Alemania) del primer ala completa para el EFA (Euro Fighter Aircraft), en donde con la denominación de PO1 se hará el montaje final del primer prototipo, que se espera vuele en mayo de 1992.

AVIACION COMERCIAL

En la fig. 9, hemos apuntado los hechos que estimamos más relevantes en la Aviación Comercial, en 1991, habiéndose incluído en este primer "flash", tanto las efemérides de los aerotransportes de gran radio de acción, como las de radio de acción medio, y los aviones del tipo ejecutivo/negocios.

. El Airbus A-340 ha sido, en 1991, la estrella de la Industria Aeronáutica Civil a nivel mundial. Lanzado el programa conjunto A330/340, el 5 de junio de 1987 (2), con alas iguales de los dos aviones (8), empezaron en septiembre de 1987 pruebas en maqueta a escala 1/35 en el túnel de Bedford, y en cuanto al proceso en 1991, queda expuesto sucintamente en la fig. 9.

Las alas y las superficies horizontales de cola, fueron sometidas a aceleraciones de 1g colocando gatos hidráulicos bajo ellas; se hicieron pruebas de vibraciones con la ayuda del ONERA (Office National d'Etudes et de Recherches Aerospatiales), y el 4 de octubre hacía el "roll out" oficial en Toulouse, el avión 001, en una ceremonia espectacular, sin precedentes.

El primer vuelo del A-340 (fig. 10), tuvo lugar el 25 de octubre, con una duración de 4 horas y 47 minutos, tiempo éste excepcional, para ser la primera vez que un avión del tamaño del A-340 se iba al aire.

El avión voló a diversas velocidades, alturas y configuraciones,

FIG. 10. Airbus A340. Primer vuelo el día 25 de octubre de 1991

FIG. 11

CARACTERISTICAS DESTACADAS DEL A–340

VERSION	A340–200	A–340–300*
Número de pasajeros	262	295
Radio de acción	7750 MN	7150 MN
Máxima carga de pago	46'7 Tm.	47'7 Tm.

CARACTERISTICAS COMUNES A AMBAS VERSIONES

– Optimización aerodinámica del área de la sección /longitud del fuselaje.

– Alto rendimiento aerodinámico del ala, por resultantte aerodinámica retrasada, en los perfiles.

– Menor resistencia aerodinámica inducida por efecto de los "Wing–lets"

– Ranuras y flaps, a lo largo de toda la envergadura.

– Optimización del carenado de voladizos soporte del motor, con motor y ala.

– Mayor eficiencia aerodinámica de las superficies, horizontal y vertical de cola, que son un 25% de menor tamaño que los de los A300 y A310.

– El plano horizontal de cola, alberga 5Tm. de combustible, transferible para optimizar la posición del c.d.g. del avión (como en el A–310 y A–300–600)

– Los planos de cola, están fabricados de fibra de carbono (también están fabricados así los del A–320, pero no portan combustible)

– Los motores de las dos versiones standard (-200 y -300) SO CFM56–5C2 de 31.200 lib., de empuje. Con CFM 56–5C3 de 32.500 lib. y con CFM 56–5C4 de 34.000 lib., se conseguirá más carga de pago y mayor radio de acción.

– La configuración de cabina del A–340 es similar a la del A–320, y así serán las de los A321 y A330- Con esta uniformidad, el tiempo de adiestramiento de las tripulaciones, que es de 5 semanas para los A300 y A310, pasará a ser tan solo de una semana, en los nuevos aviones.

*Esta es la versión del primer vuelo

con el tren de aterrizaje extendido y retraído. A 40.000 pies de altitud alcanzó Mach 0'82.

Este primer vuelo se hizo despegando con un peso relativamente alto, 200 Tm, permitiendo deducir cómo serán las actuaciones, cuando lo haga con las 253'5 Tm, que será el peso máximo al despegue.

En las figs. 11 y 12, resumimos las características mas destacadas del A-340, y el programa de pruebas que seguirá durante 1992.

• El día 25 de octubre, Airbus Industrie hacía pública la noticia de que el A 310-300, había obtenido el Certificado de Tipo de las Autoridades Aeronáuticas de la URSS; tras un proceso de evaluación que comenzó en 1989, y que ha sido llevado a cabo por los Centros más destacados de Investigación Aeronáutica de la Unión Soviética, en estrecha colaboración con especialistas de Airbus Industrie.

PROGRAMA DE VUELOS DE PRUEBA, CERTIFICACIONES Y 1ª ENTREGAS *FIG.12*		
AVIÓN Nº	TIPO	CONFIGURACIÓN PARA PRUEBAS
1	A-340-300	Instrumentación de investigación
2	A-340-300	Instrumentación de investigación
3	A-340-300	Instrumentación funcional+variantes cabina pasajero
4	A-340-200	Instrumentación de investigación
5	A-340-300	Instrumentación funcional+variantes cabina pasajero
6	A-340-200	Instrumentación funcional+variantes cabina pasajero
La instrumentación de investigación, pesa 9.000 Kg, y pueden medirse casi 20.000 parámetros.		

Certficación europea (Normas JAR)	A-340-300 A-340-200	Finales 1992
Certificación americana (Normas FAR)	A-340-300 A-340-200	Enero 1993
1ª entregas	A-340-200	Lufhansa, Enero-93
	A-340-300	UTA, Febrero-93

FIG. 13. Avión Boeing 777 cuyo programa fue lanzado a finales de 1990. Es de tamaño intermedio entre el B767-300 y el B747-400. La configuración para la Compañía Euralair, de Francia, es para 388 pasajeros.
Programa: comienzo de fabricación de grandes conjuntos en enero de 1993; "roll out" en marzo de 1994, primer vuelo en junio de 1994, y primera entrega a United Airlines, en mayo de 1995.

Aeroflot ha comprado 5 unidades del A 310-300, de características ETOPS (Extended Twin Operations), con los que volará a Norteamérica, Asia y a las principales ciudades de Europa.

• En Boeing continuó durante 1991, el intenso programa de desarrollo del B-777 (fig. 13) un avión cuyo diseño (8) comenzó basándose en el B-767, con la denominación B-767-X, y cuyo precio está entre 80 y 100 millones de dólares, como los 767 y 747. La propulsión será por motores PW 4000, predominarán los materiales metálicos a base de aleaciones de aluminio y composites, la cabina es muy parecida a la del B-747, y el avión será certificado para operaciones ETOPS (10) (Extended Twinjet Operations).

• El 20 de diciembre e 1990 volaba por primera vez el avión de tipo ejecutivo-negocios Volpar Falcon 20, propulsado por motores PW 305 "turbofan", y la certificación la obtenía en marzo de 1991; para 8 pasajeros, Mach 0'74, y 600 MN de radio de acción.

• El birreactor Cessna Citation Jet, hacía el primer vuelo el 29 de abril de 1991, justamente 19 meses después de que el fabricante anunciara el programa. Para 6 pasajeros, propulsado por motores Williams-Rolls Royce FJ 44 de 1900 lib. de empuje, su radio de acción es de 1760 MN.

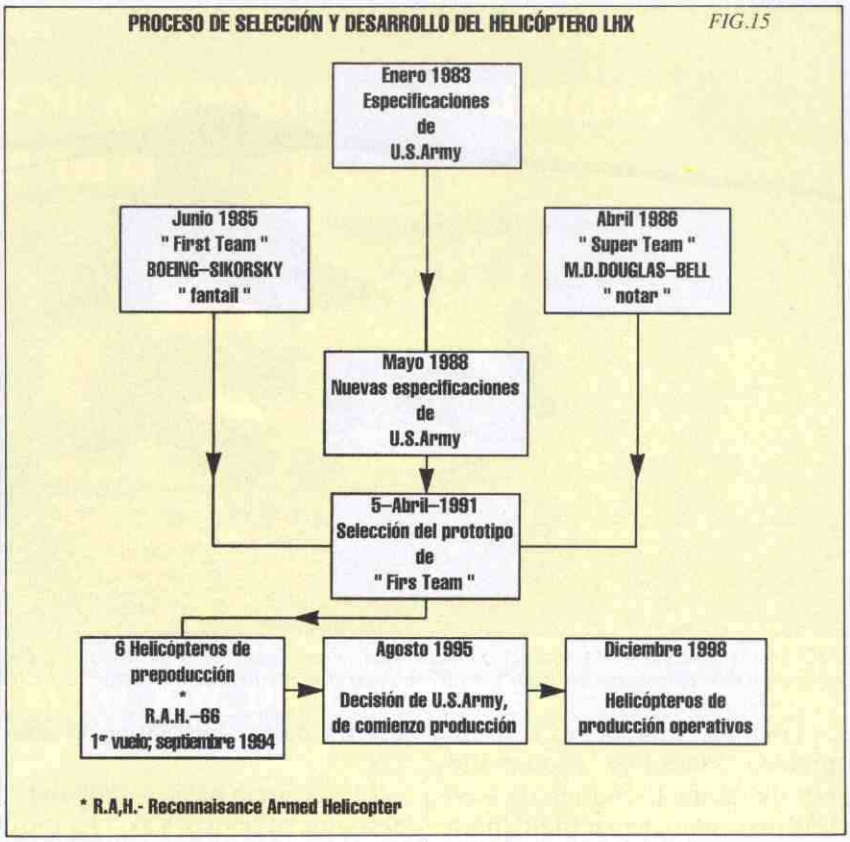
Desde el punto de vista tecnológico, la mayor innovación está en los motores, de índice de derivación 3'3/l, y dos compresores en serie; uno axial de baja presión y otro centrífugo de alta presión, y desde el punto de vista de su mantenibilidad, el FJ44 tiene solamente 650 componentes. Cessna tiene planificado fabricar 50 Citation Jets en 1993, y 80 en 1994.

El 13 de junio de 1991, hacía su primer vuelo el Learjet 60 (fig. 14).

• En Le Bourget 87, tres Compañías Japonesas, Mitsubishi, Kawasaki y Fuji van a fabricar el avión bajo licencia de Boeing,

con un 25% de participación de éste y el 75% de las Compañías Japonesas. El avión, que se fabricará en Japón, llevará la denominación YXX, y podría estar propulsado por los nuevos motores UHB (Ultra High Bypass) de la configuración ADP (Advanced Ducted Propeller) de Pratt Whitny, o el UDF (Un Ducted Fan) de General Electric.

• Es de destacar en el Saab 2000 el montaje de las secciones del fuselaje por Atlas Copco, mediante un sistema automático de remachado denominado ARAS (Assembly System Robotic Riveter). Con este sistema se insertarán 7500 remaches en 27 horas (cinco o seis veces más rápidamente que por procedimiento manual).



LA AVIACION GENERAL

Cuando hace ahora un año, escribíamos para RAA el resúmen de lo acaecido el año 90, decíamos (9) que la Aviación General estaba recuperándose, a escala mundial, tras haber pasado años sin relevancia alguna. En efecto, la Asociación de Fabricantes para la Aviación General (GAMA) así lo reconocía al finalizar el primer semestre de 1991, pero también manifestaba que el mercado y la producción habían vuelto a bajar, presentándose un panorama oscuro, que recalcaba en el otoño de 1991 al continuar el descenso que calificaba de alarmante.

FIG.14. El Learjet 60 hizo el primer vuelo desde el aeropuerto Mid-Continent de Wichita (Kansas), el 11 de junio de 1991. Es el mayor de los modelos de tipo ejecutivo–negocios fabricado por Learjet; tiene un radio de acción de 2800 MN, y está propulsado por dos motores "turbofan" PW 305 de Pratt Whitney Canadá, de 5225 lib. de empuje cada uno. Se espera la certificación para finales de 1992.

En aviones monotores propulsados por motores de pistón, la producción ha descendido un 6'5% respecto del año anterior, un 45% menos en los bimotores de pistón y un 13% en los tubohélices, en tanto las ventas de pequeños aviones del tipo ejecutivo-negocios habían subido un 6'3%, pero estos aviones se incluyen ya dentro del grupo de la Aviación Comercial.

No obstante reseñamos las novedades mas destacadas en 1991:

• El 31 de mayo hacía su primer vuelo el avión suizo Pilatus PC-12, propulsado por un solo motor turbohélice de PW, de 1200 SHP, radio de acción 1600 MN, capaz para 9 pasajeros o 3100 libs. de carga.

FIG.16. El helicóptero RA H-66 "Comanche" del "First Team" Boeing - Sikorsky, será el de producción derivado del LHX de este consorcio. Con dispositivo antipar "fantail" se impuso frente al sistema "notar" del LHX de Mc. Donnell Douglas - Bell.

• Voló por primera vez el avión piolaco Flamingo propulsado por un motor Lycoming de 8 cilindros; con capacidad para transportar 6 pasajeros.

• En el mes de mayo se certificaba el avión británico Fieldmaster de agricultura/contraincendios, propulsado por un turbohélice que mueve una hélice de 5 palas. Su peso máximo es superior a 10.000 libs.

• Un día antes de la inaguración de Le Bourget 91, volaba por primera vez el avión soviético de competición acrobática Su-29, biplaza, basado en el ya experimentado Su-26 M.

• El prototipo de avión experimental francés X-4, Robin hacía su primer vuelo el 25 de febrero, el fuselaje es de "composites", los mandos de vuelo metálicos y las alas de madera.

• En febrero de 1991, volaba por primera vez el avión norteamericano para acrobacia, Mooney EFS (Enhanced Flight Screener), y la certificación la obtuvo a finales de año, estando previstas las primeras entregas para mayo de 1992. El Moonet, capaz para soportar +6g/-3g está propulsado por un motor Lycoming de 260 CV.

• El 5 de junio hacia el "roll-out" el avión soviético Yak-112 monomotor de utilización general, que volaba por primera vez en agosto.

HELICOPTEROS

En la primavera de 1991 se eligió, en Estados Unidos, el tipo de helicóptero del programa LHX, al que concursaban dos consorcios: el "First Team" de Boeing-Sikorsky y el "Super Team" de Mc Donnell Douglas-Bell. Fue elegido el helicoptero de "First Team" con sistema antipar "fantail", frente al sistema "notar" de "Super Team", (fig. 15).

El sistema "notar" ("no tail rotor"), esto es sin rotor de cola proporciona, mediante una circulación de aire a alta presión, hasta un 60% a 65% del antipar necesario en vuelo estacionario.

El helicoptero 520N de Mc Donnell Douglas, y el 530N de mayor potencia están provistos de sistema "notar", y ya el 2 de julio de 1991 hizo su primer vuelo el 520N de serie, y el 530N que fue exhibido en Heliexpo 90, en febrero del 90 (9), había alcanzado a principio de 1991 un notable éxito al mantenerle en vuelo estacionario a 14.110 pies de altitud sobre Pike Peak, Colorado (USA).

Frente al sistema "notar", el grupo "Firs Team" presentó en su LHX el "fantail", un rotor de 8 palas, de cuerda muy amplia, carenado, y que había sido probado con éxito en un helicóptero Sikorsky. El "fantail" regulado por pedales, permite meter éstos a fondo hasta velocidades de 120 nudos, alcanzando en vuelo horizontal el helicóptero hasta 163 nudos, y en "picado" hasta 189 nudos.

Las especificaciones de LHX fueron cambiadas por el US Army en mayo de 1988 (7) (9), y el resultado del concurso fué el ya expuesto, lo que ha significado para "Firs Team" un contrato inicial de 2.800 millones de dólares para 6 prototipos. Las necesidades del nuevo helicóptero se estiman en 1292 unidades, con un valor global de 34.000 millones de dólares.

El nuevo helicóptero ha sido designado como el RAH-66 "Co-

manche" (fig. 16), con sistemas de armas Martín Marietta, electrónica Westinhouse; dos turboejes LHTEC de 800 SHP cada uno, del consorcio Allison-Garret, y rotor principal de MBB.

. El día 4 de febrero de 1991 hacía el "roll out" el primer prototipo de helicóptero francoalemán (Aeroespatiales-MBB), "Tigre" (fig. 17a y b) que haría su primer vuelo el 27 de abril. El "roll out" fue en la factoría de MBB en Munich, y el primer vuelo desde el Centro de Ensayos de Aeroespatiale en Marignane.

El "Tigre" es fabricado por Eurocopter, filial común de Aeroespatiale y de MBB.

El nuevo helicóptero avanzado de ataque tiene un peso máximo de 12.784 libras, frente a las 9039 del Augusta A 129, o las 21.000 libs de AH-64 "Apache" de Mc Donnell Douglas.

Eurocopter hará cinco prototipos de "Tigre", y las primeras entregas de producción están programadas para 1997; España también es candidato para el "Tigre", del que está previsto se fabriquen 427 para Francia y Alemania, en dos versiones, una de apoyo-protección y otra anticarro.

FIG.17b. Helicóptero "Tigre", del Grupo Franco-Alemán Eurocopter (Aeroespatiale - MBB). 1er vuelo el 4 de febrero de 1991, propulsado por dos turboejes MTR 390 de MTU (40%), Turbomeca (40%), y Rolls Royce (20%). Fuselaje de "composites".

. Mitsubishi ha trabajado intensamente todo el año 1991, para entregar a finales de año el primer helicóptero de serie SH-60J, de Guerra Antisubmarina, fabricado bajo licencia Sikorsky de United Technologies. Propulsado por un turboeje T 700 de General Electric, de 1723 SHP, el helicóptero pesa en vacío 14.816 libras, y lleva tres tripulantes.

CONCLUSION

Un año, 1991, en el que la Industria Aeronáutica para la Aviación Militar norteamericana ha desvelado la incógnita sobre el ATF y el LHX, y un paso firme en el desarrollo del helicóptero militar franco-alemán "Tigre".

La industria Aeronáutica para la Aviación Civil ha puesto en vuelo el primer cuatrimotor comercial del potente consorcio europeo Airbus Industrie.

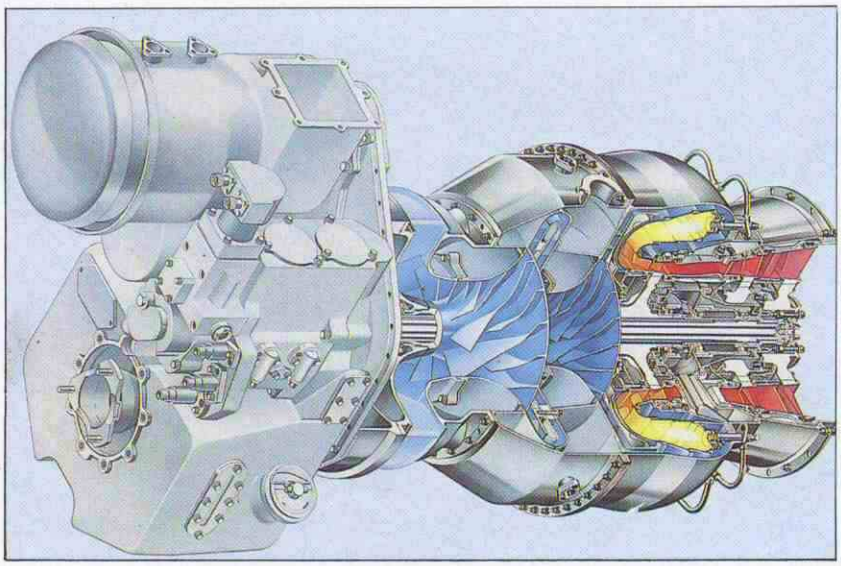


FIG.17a. Características del turboeje MTR 390. Potencia de despegue (5 min): 1300 SHP. Potencia en supercontingencia: 1576 SHP. Potencia máxima continua: 1186 SHP. Consumo de combustible: 204 gr/SHP/h.

REFERENCIAS SOBRE TEMAS RELACIONADOS CON ESTE TRABAJO, PUBLICADOS EN LOS Nº DE RAA QUE SE CITAN:

1.– Nº 553, Enero 1987
Algunas inovaciones tecnológicas del año 1986

2.– Nº 561, Septiembre 1987
Le Bourget 87: Los aviones Civiles

3.– Nº 565, Enero 1988
La Aviación Militar en el mundo, en 1987

4.– Nº 577, Enero 1989
Novedades Tecnológicas

5.– Nº 586, Octubre 1989
Los motores para la Aviación Militar en Le Bourget 89

6.– Nº 586, Octubre 1989
La Aviación Civil en Le Bourget 89

7.– Nº 590, Enero-Febrero 1990
La Investigación y desarrollo de la Tecnología Aeronáutica al iniciarse la década de los '90

8.– Nº 598, Noviembre 1990
Tarnborough 90: La aviación Civil

9.– Nº 600, Enero-Febrero
Avances de la TEcnología Aeronáutica en el año 1990

10.– Nº 606, Septiembre 1991
La aviación Civil, en Le Bourget 91

ESPACIO 91: El año de la realidad

MANUEL CORRAL BACIERO

QIZÁS el año transcurrido tenga su hueco en la historia de la actividad espacial, más que por los grandes hitos, por ser el primer año de una nueva época. Esta, llena inicialmente de expectativas por el comienzo de una situación de distensión mundial que hacía soñar con una gran dedicación de los recursos liberados de actividades civiles, ha quedado supeditada a las realidad de las cifras que deben manejar los gobiernos en una nueva y complicada situación mundial. La URSS -lo que de ella quedeha reducido su esfuerzo militar, al igual que EE.UU. y Europa/ OTAN. Sin embargo, el binomio "cañones-mantequilla" se ha mostrado ante el mundo espacial con toda su cruda realidad. Un repaso del que sólo se salva Japón, con un programa espacial creciente, pone de manifiesto que la potencia ex-soviética vive inmersa en una difícil situación político-económica, donde las prioridades se llaman definir el modelo de convivencia entre las repúblicas que componian la URSS y evitar el caos económico; EE.UU. limita y afina al máximo su actividad espacial, acuciados no sólo por la inmensa deuda externa de la potencia hegemónica, sino por la necesidad de ajustar al máximo unos presupuestos que se han mostrado históricamente generosos a la hora de crecer incontroladamente; Europa (Agencia Europea del Espa-

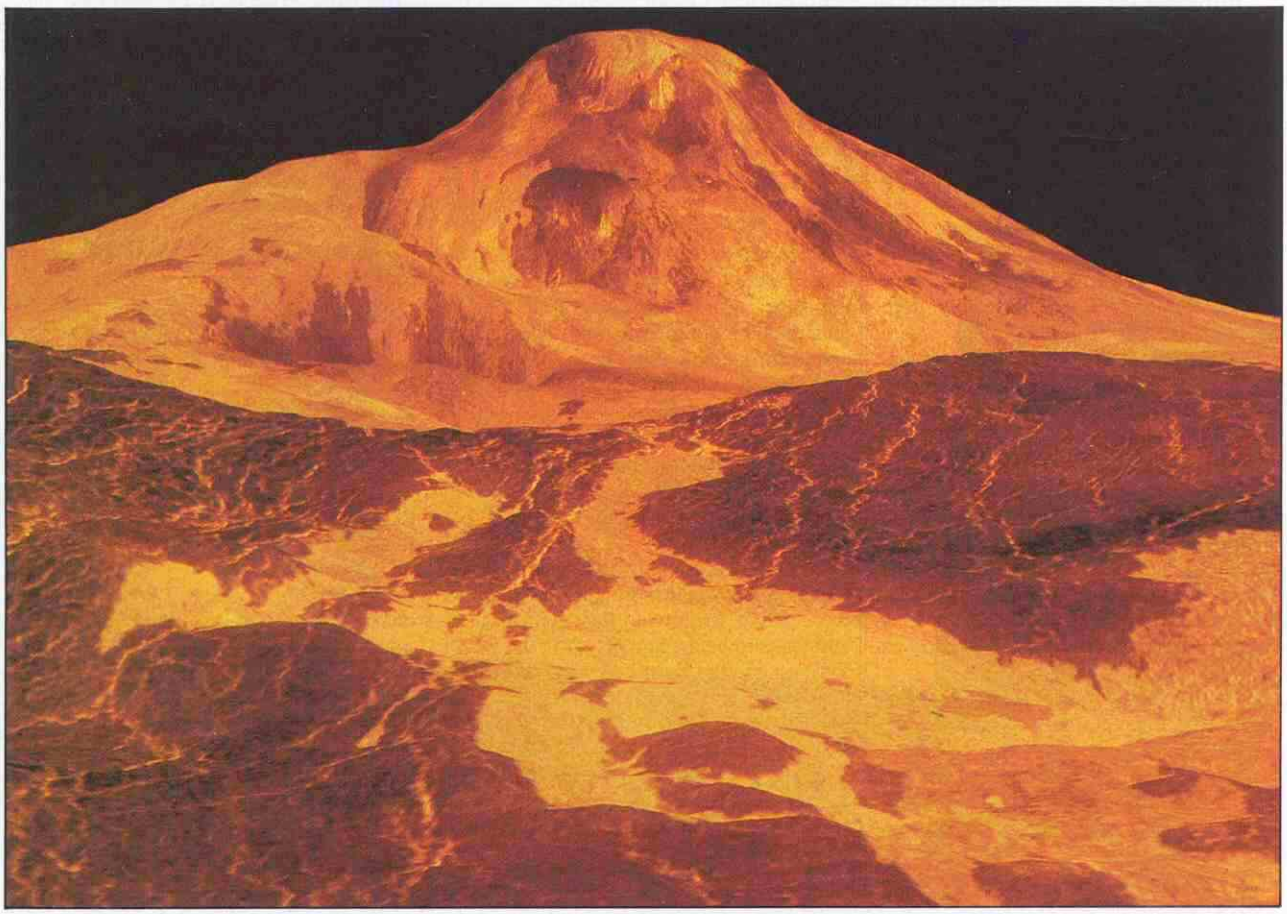


Imagen del volcán venusino MAAT MONS enviada por "Magallanes".

Venus formado con las imágenes enviadas por la sonda "Magallanes".

so al mundo desarrollado que, sin dejar de mirar al espacio y desde él con ojos cada vez más potentes, se siente obligado a mirar a su alrededor, porque lo que se avecina requiere una atención especial al entorno inmediato.

No se olvida, sin embargo que este mundo, aparte de las nuevas explosiones en superficie, -que hacen arder a diario las portadas de los periódicos y las cabeceras de los noticiarios televisivos-, puede romperse también en el delicado sistema ambiental que hace posible la vida en el planeta. Por eso, muchas de las iniciativas que ya caminan hacia 1992, "Año Internacional del Espacio", tienen un gran objetivo común: la misión es "el Planeta Tierra". Hacia ella avanzan todos los grandes esfuerzos.

COOPERACIÓN ES EL RECLAMO

"Ya no estamos enfrentados (o no tanto). ¿Que razón de ser tiene que nos planteemos, cada uno por nuestro lado, escudriñar la

cio - ESA) muestra una vez más la diferente consistencia de los tejidos que la integran y la aparente cohesión -objetivo que, a pesar de todo, no se pierde de vista, aunque se demore en casi todo-, rechina agudamente cuando Alemania mira hacia Oriente y hace balance de su proceso de integración, o cuando llaman a las puertas de la opulenta Comunidad Europea los paises que rompieron el Telón de Acero en un estado de casi total ruina económica. Yugoslavia es un ejemplo extremo de las prioridades que ahora embargan a Europa, y otras crisis, como la vivida en el Golfo Pérsico o la que se anticipa derivada de los desequilibrios en el Norte de Africa y los tercero y cuarto mundos, ponen sobre avi-

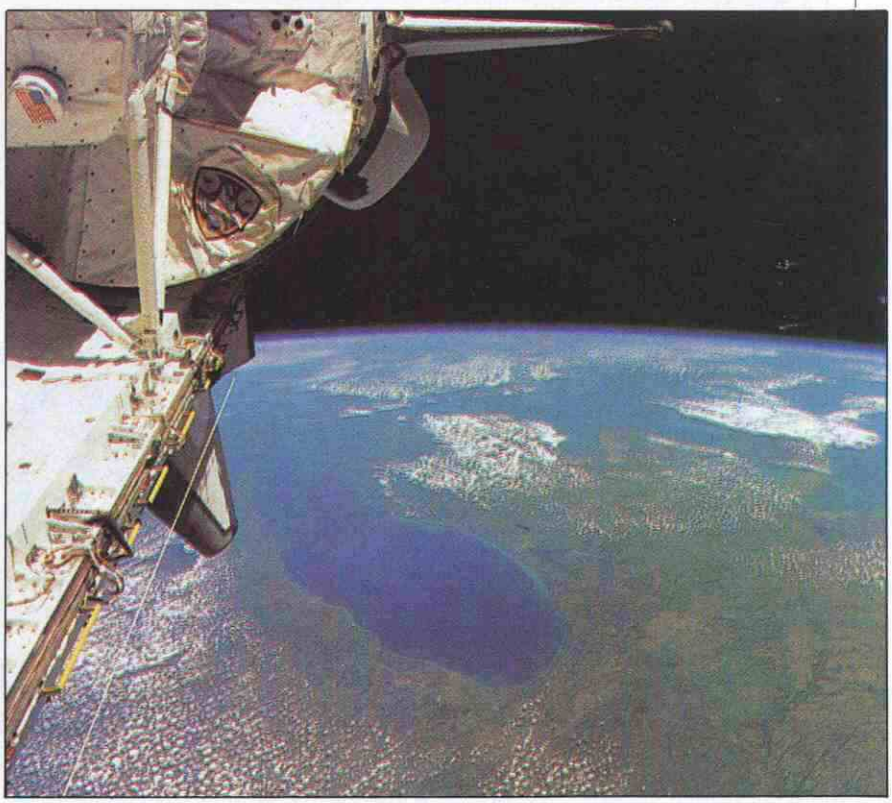
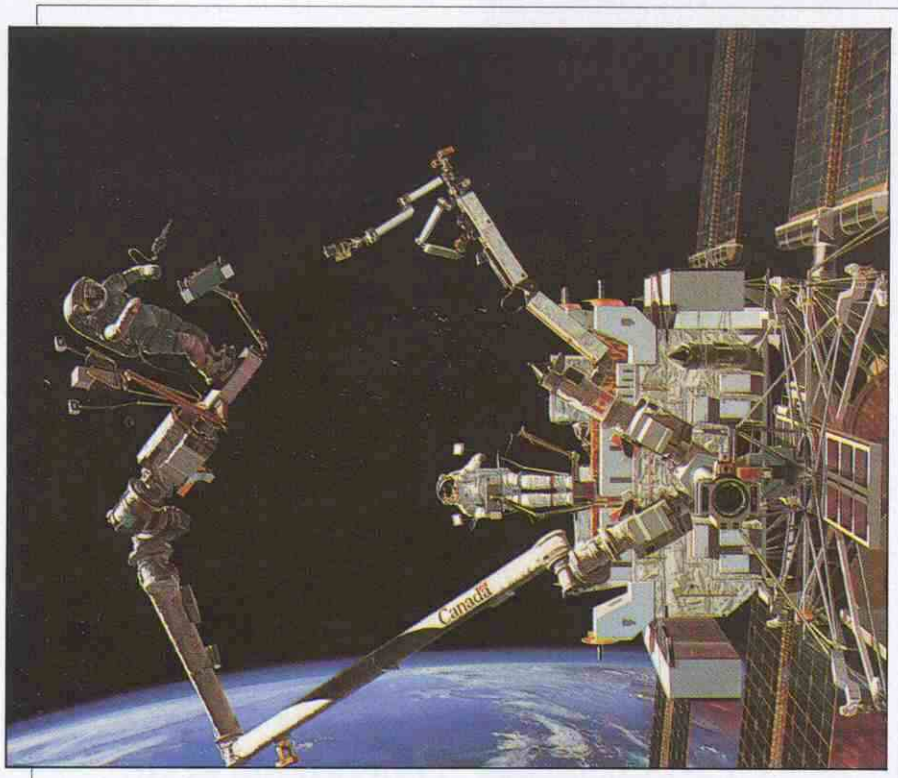


Imagen de los Grandes Lagos tomada desde el transbordador "Columbia".



Estación espacial "Freedom".

ejemplo más de los nuevos tiempos, que estuvieron a punto de quebrarse durante el golpe de estado en la URSS. En la misma línea se anunciaba el estudio de tres nuevas misiones ambientales con instrumental norteamericano a bordo de satélites soviéticos y la oferta de los datos de la red meteorológica espacial y otros de la URSS a la comunidad internacional. Asimismo, el Acuerdo de Reducción de Armas Estratégicas prevé la posibilidad de que se realice una misión conjunta similar a la "Apollo-Soyuz" de 1975; invita oficialmente a la URSS a incorporarse al programa "Misión al Planeta Tierra" y prevé el envío de un astronauta estadounidense a la Estación MIR y de un cosmonauta soviético en la misión "Spacelab" SLS-2. El acuerdo prevé crear un comité conjunto para estudio de forma-

Tierra, desarrollar vehículos espaciales recuperables, estaciones, espaciales, lanzadores más potentes, misiones al espacio lejano, la colonización de Marte...?". La reflexión podría estar hecha desde una especie de inexistente gobierno mundial. No es así, aunque si en el espíritu de cooperación que, crecientemente, invade a los gestores de programas espaciales. Los ministros europeos con responsabilidades en el asunto se reunieron entre el 18 y el 20 de noviembre. Una de sus decisiones: ESA debe estudiar formas de ampliar la cooperación con Japón y la URSS. No se excluye que Baikonur sea un futuro campo de lanzamiento de ESA.

A mediados de agosto, y por primera vez, una delegación norteamericana estaba en el cosmódromo de Plesetsk tomando parte activa en el lanzamiento del satélite "Meteor 3" con un instrumento de la NASA, el mayor programa conjunto desde la misión "Apollo-Soyuz". Era sólo un

Preparativos para el lanzamiento de un SL-14 Soviético.

Buran y Energía, dos programas soviéticos con dificultades.

ción de tripulantes espaciales y gestión de vuelos internacionales. Otros programas conjuntos en desarrollo son : experimentos estadounidenses volarán en la próxima misión "Biosat", prevista para 1992; participación en SETI; hay un principio de aceptación para que un equipo de rayos gamma vuele en la nave "US Wing" en diciembre de 1992; la misión astrofísica "Spectrum" (1993-94) podría llevar un polarímetro y un monitor de rayos X todo tiempo de NASA; esta agencia sigue analizando datos relativos a la pérdida de las sondas "Phobos"; un colector de núcleos pesados estadounidense está volando en el exterior de "MIR" y, por último, el puente espacial de telemedicina que se implantó con motivo del terremoto de Armenia en 1989 ha sido prorrogado hasta 1992 para desarrollar demostraciones.

Otras dato más: un estudio multinacional ha puesto de manifiesto que una misión tripulada conjunta de norteamericanos, soviéticos, europeos y japoneses podría poner al hombre en Marte a un coste tres veces menor que el de las opciones actualmente barajadas por los estadounidenses si se utiliza el lanzador soviético "Energía".

EE.UU.: EL LÍDER REPLANTEA POSICIONES

A lo largo de 1991 la NASA recibía su nuevo transbordador "Endeavour", mientras los otros tres acumulaban 5 nuevas salidas al espacio en misiones relacionadas con la Iniciativa de Defensa Estratégica y otras de carácter científico "Observatorio de Rayos Gamma", "Investigación de la Alta Atmósfera", o estudios sobre soporte de la vida en el espacio. Estos y otros lanzamientos automáticos permitieron completar las redes NAVSTAR y TDRS, parte de los ojos y oidos militares en el espacio cuyo papel en la Guerra del Golfo fué de gran importancia.

Mientras, las sondas interplanetarias lanzadas en años anteriores seguían su actividad. A finales de octubre conocíamos el primer mapa global de Venus elaborado a partir de la imágenes

Burán, la lanzadera soviética

enviadas por la sonda "Magallanes" en su primer ciclo de cobertura (un 80% de la superficie analizada mediante radar desde septiembre de 1990), con el descubrimiento de una reciente actividad volcánica en el planeta y "Galileo" sobrevoló la Tierra en su periplo a Júpiter, enviando imágenes de la capa de ozono, la Luna, dándonos nuevas imágenes del satélite, y un asteroide, GASPRA, siendo esta la primera vez que un instrumento desarrollado por el hombre enviaba información tan detallada y próxima de un cuerpo astral de estas características.

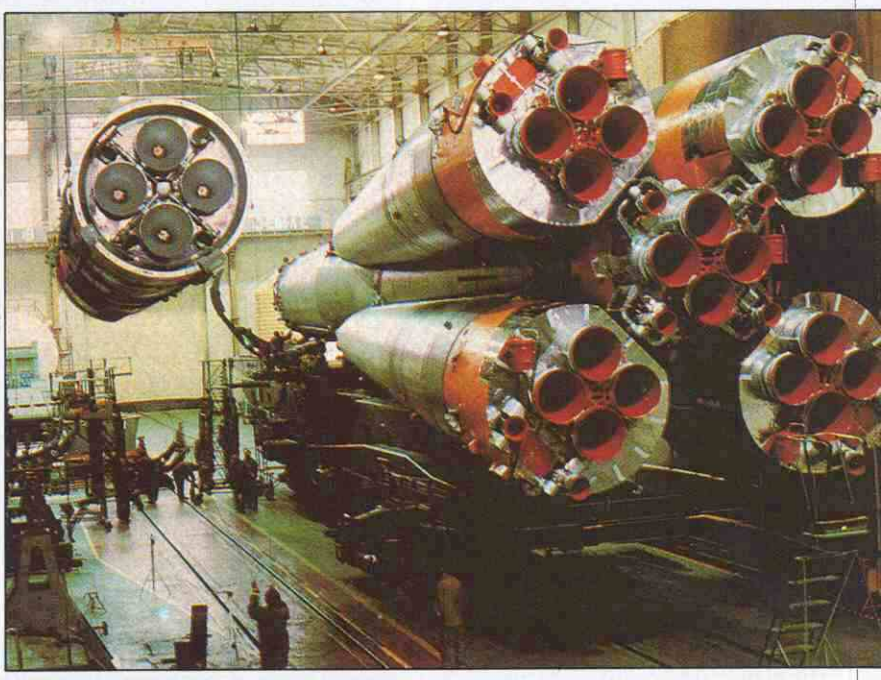
A medidados de julio se tomó la decisión de continuar con la Estación Espacial "Freedom" a costa de reducciones y demoras en otros programas de NASA: Desaparece el proyecto CRAF de encuentro con un asteroide en 1996; se demoran en un año el lanzamiento de la misión "Cassini" y el del Laboratorio Astrofísico Avanzado de Rayos X y el proyecto EOS (Sistema de Observación de la Tierra), queda redefinido y pierde 5.000 millones de dólares, manteniendo el objetivo fundamental de sumunistrar una base de datos a largo plazo con capacidad de predecir los cambios climáticos terrestres, aprovechando plataformas como URRS y otras de menor envergadura que las inicialmente previstas.

Sin embargo, la administración espacial norteamericana sigue abierta a la imaginación como demuestra el reforzamiento del programa SETI, (Búsqueda de Inteligencia Extraterrestre), el cual dará un salto cuantitativo a partir del 12 de octubre de 1992 con la observación de casi 800 estrellas similares al Sol situadas en un radio no superior a 100 años/luz y el análisis de todo el cielo para detectar señales no naturales en una amplia gama de frecuencias a la búsqueda de pruebas científicas de la existencia de otras civilizaciones en el Universo.

URSS:.LA BÚSQUEDA DE UNA NUEVA IDENTIDAD

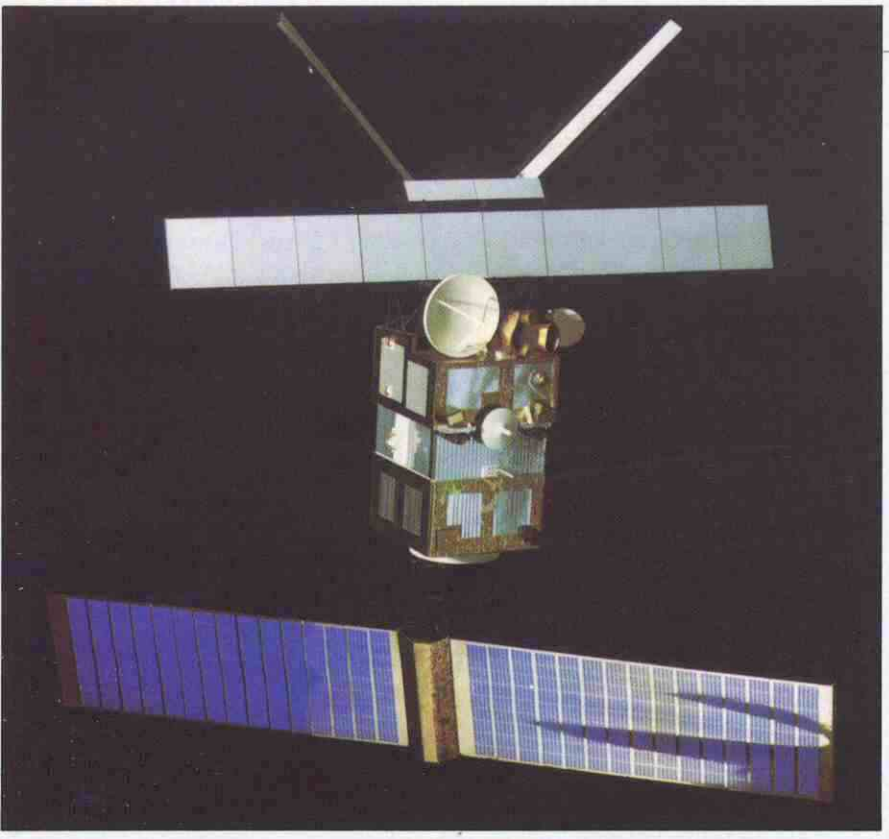
Quizás sea esta la última ocasión en que un resumen anual agrupe las actividades de algo que ha dejado de existir como tal, aunque no se atisba aún como se distribuirán las múltiples piezas del nuevo "puzzle" a que dará lugar la extinta Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas. Los nuevos tiempos, marcados por una profunda crisis económica y política, traen dificultades para este programa espacial. La disposición de plazas y experimentos en MIR era anterior a esta situación y permitió, en diferentes vuelos durante el pasado año, la misión "JUNO" con Gran Bretaña, que aportó su primera cosmonauta, otra con intervención de un científico austriaco y la prueba de un envase de Coca-Cola en ingravidez. Sin embargo, a comienzos de septiembre la URSS ofertaba por 70.000 millones de pesetas la estación MIR, cifra muy razonable teniendo en cuenta que "Freedom" puede superar los 3 billones de pesetas. Igualmente, la URSS está dispuesta a ofrecer sus sistemas de datos y cualquiera de sus otros múltiples sistemas e instalaciones, como hicieron con su secreto centro de control de satélites militares, disponible ahora para el control de misiones científicas o comerciales extranjeras.

Los planteamientos actuales se basan en la aportación casi exclusiva de la República de Rusia de los 300 millones de rublos que importará el programa en 1992, reduciendo la envergadura de caso todos los proyectos, como ocurre con el lanzador "Buran" que puede quedarse en un sólo ejemplar operativo, o el programa de exploración de Marte, para el que se sigue buscando cooperación internacional.



Lanzador soviético SL-4 "Soyuz" que podría llevar astronautas norteamericanos a la estación MIR.

El año pasado fue testigo, asimismo, de diversos incidentes, entre los que se tiene noticia de una nave no tripulada "Pogress M-7", enviada desde la estación



Satélite ERS-1

MIR en el mes de marzo, que se perdió al entrar en la atmósfera terrestre, lo que también parece ocurrió el 16 de agosto con una cápsula "Progress M-8".

El fallo de un sistema neumático de control impidió la ignición de la segunda etapa de un lanzador "Cosmos" perdiéndose un satélite de inteligencia electrónica el 10 de julio. 17 días más tarde se perdía en Baikonur un "Zenit" destinado a verificación de los acuerdos de control de armamento.

El 30 de agosto, explotó uno de los mayores lanzadores soviéticos, SL-16, transportando un satélite militar de inteligencia electrónica.

Fotografía de Lanzarote tomada por el satélite ERS-1.

El ARIANE 5.

Sin embargo, el problema más delicado fué el sufrido por el cosmonauta Anatoly Artsebarsky. El 27 de julio tuvo que ser ayudado a regresar a la estación MIR por su compañero Serguei Kirkalev mientras se encontraba en el exterior tras haber finalizado la construcción de una estructura, debido a que se nubló la pantalla de su casco por el polvo generado durante las siete horas de trabajo en el exterior.

EUROPA: ESFUERZOS PARA QUE EL ÉXITO CONTINUE

La reunión ministerial ya citada demoró en un año la toma de decisiones definitivas sobre la implicación de los paises europeos en los planes a largo plazo de ESA. Nada se para, ni el comienzo de los desarrollos industriales de "Hermes" y "Ariane 5" (para el que ya se están buscando clientes), pero los 5 billones que supone el programa espacial de ESA no parece se puedan firmar de una vez en unos momentos en que la "Europa rica", sin haber resuelto todos los problemas pendientes, se enfrenta a otros muchos, derivados del nuevo marco político europeo de evolución imprevisible.

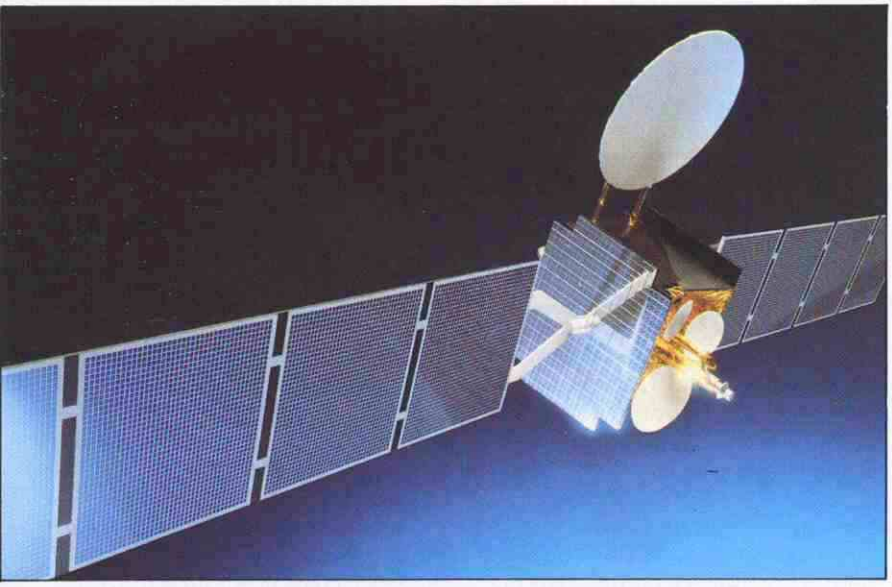
Sin embargo, el balance de la actividad espacial europea durante el pasado año no puede ser más positivo. Arianespace siguió acumulando contratos que garantizan su liderazgo en el mercado para varios años y puso en el espacio diversos satélites de telecomunicaciones de los principales paises y consorcios transnacionales, así como diversas misiones científicas, entre las que destacan el segundo satélite operativo de "Meteosat" y la plataforma "ERS 1", que tendrá continuación con un segundo satélite. Es el primer satélite de teledetección remota desarrollado por la Agencia Europea del Espacio. Construido por Dornier, es una plataforma multimisión basada en el "Spot" y equipada con sensores que controlarán la evolución de océanos, hielos y superficies terrestres.

La capacidad científica de ESA se puso de manifiesto el pasado año con acciones tan espectaculares como la reactivación de la sonda "Giotto", a la que se ha hecho volver hacia la Tierra para asignarla a la nueva misión de encontrarse con otro cometa a mediados de 1992. Aunque más impresionante resulta, aún, la resurrección del satélite europeo para experimentación de telecomunicaciones "Olympus", el cual empezó a quedar fuera de control el 29 de mayo, girando sobre sí mismo a raíz de diversos errores acumulados en el envío de instrucciones desde tierra, desplazándose de su órbita geoestacionaria y no respondiendo a las órdenes enviadas desde las estaciones terrestres.

Lanzador H-II de Japón, que podrá enviar sondas a Venus y Marte.

Inmediatamente se puso en marcha un operativo singular, implicando a múltiples estaciones de ESA y NASA para conseguir su recuperación, lo que se logró satisfactoriamente tras 64 días de una operación sin precedentes conducida por ESA y British Aeroespace. El éxito ha sido espectacular si se tiene en cuenta

que el satélite estaba girando sin control sobre uno de sus ejes, sin que los paneles solares alimentasen las baterias, por lo cual no había ningún control térmico y las temperaturas a bordo llegaron a -60ºC, con hielo en grandes zonas del satélite y habiéndose perdido inicialmente la telemetría y la capacidad de telecomando, mientras se mantenía exclusivamente una potencia marginal intermitente que pudo ser aprovechada para que el satélite recuperase su funcionalidad.



Hispasat, primer sistema español de comunicaciones, radiodifusión y TV directa.

JAPÓN: CRECE EL SOL NACIENTE

El accidente veraniego que costó la vida a un ingeniero durante las pruebas de su futuro lanzador es sólo un incidente que no apaga la creciente estrella de un programa cuyos lanzamientos pusieron en el espacio a precios muy competitivos varios satélites propios de telecomunicaciones, incluyendo sistemas de teledifusión directa muy avanzados y el satélite "Solar A", dedicado a analizar los fenómenos de alta energía producidos durante las fulguraciones solares. Dotado con dos telescopios y dos espectrómetros analiza los rayos X de alta y baja intensidad y los rayos gamma.

La potencia del programa espacial japonés se traduce en los casi 240.000 millones de pesetas que importa en el presente año, siendo sus principales aspectos el Módulo japonés en la Estación Espacial "Freedom"; la Plataforma de Observación de la Tierra, "Adeos-1"; el lanzador "H-2", cuyo primer vuelo está previsto para 1993; los satélites de ingeniería espacial, "ETS-6" y "ETS-7"; "Hope", transbordador espacial; "Comets", satélite de investigación de tecnologías de comunicaciones; FMPT, primera prueba de procesamiento de materiales; "Planet-B", dedicado a investigar Marte a partir de 1996; un nuevo lanzador de combustible sólido, "M-5"; la Plataforma de Vuelo Libre, "SFU", que se espera lanzar en 1994 y el satélite meteorológico "GMS-5", a lanzar el mismo año.

ESPAÑA: UN VIENTO DE OPTIMISMO

Girando fundamentalmente en la órbita europea, el año pasado ha estado plagado de novedades interesantes para la actividad espacial nacional. La primera familia de "Hispasat" continua su construcción camino de la rampa de lanzamiento en Guayana en 1992, a la par que el segmento terrestre, cuando ya se ha anunciado que habrá una segunda generación de este polivalente sistema. España se convierte en la pista para aterrizaje de "Hermes", en Almería, y en sede de nuevo Centro de Satélites de la UEO, que estará operativo en Torrejón a partir de junio de 1992. El INTA anunció a comiezos de año el comienzo de un programa de minisatélites con fines científicos y en la nómina de actividades relacionadas con el espacio cuenta destacadamente la visita en junio de la primera cosmonauta, Valentina Tereshkova, que fué nombrada Doctora "Honoris Causa" por la Universidad de Valencia.

Diversos nombres españoles incrementaban nuestra presencia en la actividad espacial, en algunos casos ya con muchos años de historia profesional a sus espaldas. Joan de Dalmau es el primer español que accede al puesto de director de operaciones en el Centro Espacial de Kourou de Arianespace. Vicente Domingo es el Director Científico del proyecto SOHO, observatorio espacial que se espera lanzar en 1995 con el objetivo de investigar el sol y su interacción con nuestro planeta. Félix García-Castañer fué nombrado Director de Operaciones de la Agencia Europea del Espacio. Alvaro de Azcárraga ejerció durante 1991 como Presidente de la Federación Astronáutica Internacional y cinco nombres españoles se incorporaban a la lista de aspirantes a astronautas europeos, entre ellos dos miembros de nuestro Ejército: El comandante José Angel Corugedo, Redactor de esta Revista y el Capitán Luis Antonio Fernández-Cavada.■

El mundo de la aviación civil forja su futuro en Montreal

La 10a. Conferencia de navegación aérea de la OACI aprueba el sistema de navegación aérea del futuro basado en la utilización de satélites

MONTREAL, 20 de septiembre de 1991 - El Acuerdo que se ha concertado para cambiar los sistemas de navegación aérea que actualmente utiliza la aviación civil internacional dependiente de los servicios de tierra a un sistema basado en la utilización de satélites, redundará en que los vuelos sean más seguros, se utilice el espacio aéreo más eficazmente, se reduzca la congestión y en una explotación más económica por parte de las líneas aéreas.

Al finalizar la 10a. Conferencia de navegación aérea de la OACI, que lleva celebrándose desde el 5 de septiembre de 1991 en la sede de la OACI de Montreal, 450 participantes de 85 Estados contratantes y de 13 organizaciones internacionales convinieron en aprobar para uso de la aviación civil internacional hasta bien entrado el siglo XXI, el sistema de comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS) y de organización del tránsito aéreo (ATM) definido por el Comité especial sobre sistemas de navegación aérea de futuro (FANS). Las comunicaciones, navegación y vigilancia son las tres funciones a que se recurre para guiar las aeronaves desde el punto de partida hasta su destino. El CNS, como se conoce colectivamente las tres funciones, constituye la base de los sistemas de organización del tránsito aéreo (ATM).

La Conferencia exhortó a la OACI a seguir examinando a fondo, en el seno de los órganos apropiados de la OACI y con la ayuda de los Estados, los elementos técnico, financiero, administrativo y jurídico del concepto CNS/ATM en pro de la aviación civil de todos los Estados. Se convino en que la OACI supervisaría y coordinaría mundialmente la armonización de la planificación e implantación del nuevo sistema FANS CNS/ATM. La Conferencia hizo hincapié asimismo en la importancia de prestar ayuda a los Estados que la necesiten.

En su alocución inaugural de la Conferencia, el Dr. Assad Kotaite, Presidente del Consejo de la OACI, la calificó como una de las reuniones más importantes de la OACI desde la Conferencia de Chicago, mediante la cual se constituyó la OACI en 1944. El Dr. Kotaite declaró "habida cuenta de que el actual sistema ya está sobrecargado hasta el límite en muchas partes del mundo, de que la congestión de los aeropuertos y el espacio aéreo seguirá aumentando y de que será imposible sostener un crecimiento ininterrumpido con la metodología actual a causa de sus limitaciones técnicas y operacionales características, la implantación en todo el mundo del sistema CNS por satélite ideado por el FANS permitirá aprovechar mejor el espacio aéreo, aumentar la capacidad de tráfico aéreo y de los aeropuertos y reducir las deficiencias y las necesidades insatisfechas del actual sistema de navegación aérea".

En sus comentarios de clausura, el Presidente de la Conferencia, Sr. Kenneth Eideberg, Director del Departamento de Servicios de Navegación Aérea de Suecia, dijo que la Conferencia había forjado el futuro de la aviación civil internacional indicando incluso la avenida que le conduciría al mismo. Ahora le incumbe a la OACI y a sus 164 Estados perfeccionar el concepto de sistema CNS/ATM y resolver las cuestiones afines, o sea los aspectos institucionales, jurídicos, económicos y orgánicos a fin de facilitar la implantación del concepto.

Tanto los EUA como la URSS han acordado poner a disposición de todos los Estados sus sistemas mundiales de navegación por satélite para uso de la aviación civil internacional. El sistema mundial de la determinación de la posición (GPS) desplegado por los EUA y el sistema mundial de navegación por satélite (GLONASS) desplegado por la URSS proporcionarán en conjunto la cobertura completa del mundo en el año 1995. Los dos paises colaboran ya en la concepción de un receptor GPS/GLONASS único para las aeronaves.

La OACI se creó en 1944 para fomentar el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil en todo el mundo. En su calidad de organismo especializado de las Naciones Unidas, establece las normas y disposiciones internacionales necesarias para garantizar la seguridad, protección, eficiencia y regularidad del transporte aéreo, y constituye un factor de cooperación en todas las esferas de la aviación civil entre los 164 Estados contratantes que la integran. ■

50 aniversario de la Escuadrilla Azul

JORGE FERNANDEZ COPPEL

Hace 50 años, el día 2 de octubre de 1941, entraba en combate por primera vez una unidad aérea española, que con el nombre de "Escuadrilla Azul" acudió a Rusia para tomar parte en la campaña alemana contra la URSS en el frente del Este. Este artículo presenta un pequeño resumen de su actuación, poniendo especial énfasis en recordar a modo de homenaje los combates en los que encontraron la muerte o desaparecieron aquellos de sus componentes que quedaron en aquella tierra para siempre.

En el mes de julio de 1941, el gobierno español ordenó la formación de una Escuadrilla de Aviación que debía representar al Ejército del Aire en la campaña de Rusia.

Se designaron sucesivamente cinco escuadrillas, compuestas todas ellas por voluntarios. Entre ellos se mezclaban veteranos de la Guerra de España junto a jóvenes pilotos con una poca experiencia en vuelo. De los más de 80 pilotos que formaron las cinco escuadrillas, 19 de ellos no regresarían jamás a España; 10 murieron en combate o accidente y 9 desaparecieron en acción de guerra.

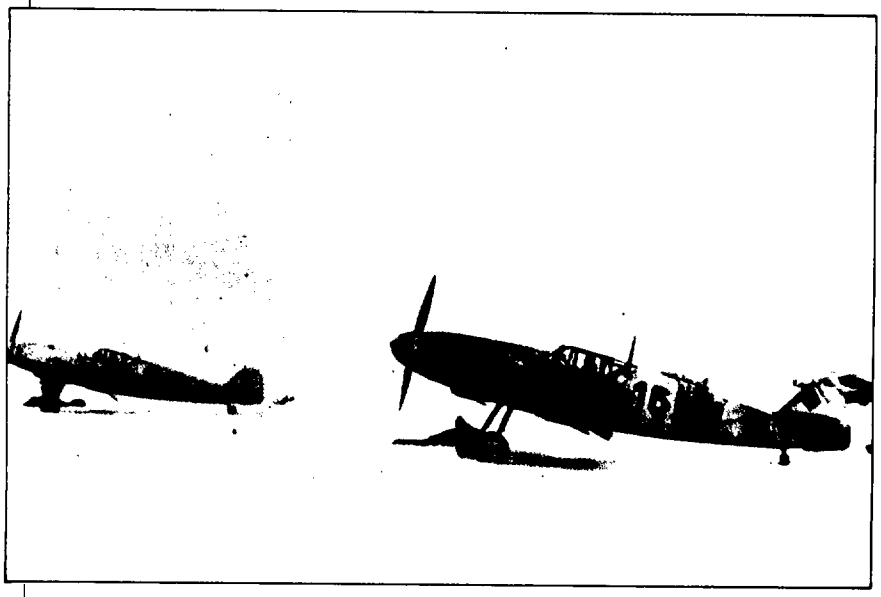
El 26 de septiembre de 1941, terminado su entrenamiento en Werneuchen (Berlín), la primera escuadrilla mandada por el famoso Comandante Angel Salas Larrazábal, recibió orden de poner rumbo al frente, incorporándose al aeródromo de Moschna donde queda adscrita al 27 Grupo de Asalto, con denominación de 15ª Escuadrilla bajo el mando del Comandante Weiss.

Sin ninguna demora comienzan a efectuar sus servicios de guerra, con la mala fortuna de sufrir la primera baja el primer día de operaciones. En su segundo servicio, el 2 de octubre de 1941, despegaba el Teniente Alcocer acompañando al Comandante Salas, Capitán Allende y Teniente Ruibal. Su misión la protección de HS.123, sobre el Sector que unía la carretera de Petschanitschino a Komary.

El Teniente Enrique Ruibal Sabio que desaparecería el 27 de octubre, recibiendo instrucción en la escuela de caza de Werneuchen

Una vez finalizada la misión regresaban hacia el aeródromo cuando divisaron a la artillería antiaérea propia disparando sobre aviones rusos. Los pilotos españoles ganando altura pusieron rumbo hacia la formación enemiga compuesta por I-18, I-16 Y DB.3. Al finalizar el combate aterrizaron Salas, Allende y Ruibal,

El comandante Angel Salas Larrazabal es felicitado por el Capitán Arístides García López-Rengel que desapareció el 27 de noviembre de 1991



Dos Messerschmitt 8f-109 de la 3ª Escuadrilla se disponen a despegar del Aeródromo de Seschtschinskaja

notando la ausencia de Alcocer. AL cabo de unos minutos se supo que su Me-109 número 1390 se había visto obligado a tomar tierra por falta de combustible fuera de campo con el tren desplegado, capotando y destrozándose la cabeza contra el colimador. El Teniente Luis Alcocer Moreno-Abella, vencedor de cinco combates aéreos durante la Guerra Civil, había muerto víctima de un estúpido accidente. Era la primera baja española en los cielos de Rusia. Sus restos fueron enterrados en el Cementerio de Héroes de Werneuchen.

El día 4 de octubre de 1941 se consiguieron las primeras victorias, su protagonista no fue otro que el Comandante Salas, como él mismo describe en su Parte de Guerra: "Vi venir 6 P-2 y me fuí para ellos acortando el camino; al encontrarme debajo disparé desde 150 metros con las máquinas pequeñas y más cerca con los cañones, viendo saltar pedazos de aparato a la segunda ráfaga, saltando su tripulante en paracaidas. Después sigo hacia Cholm y al reunirme con el Grupo veo una "Rata", atacándole en su viraje; al ir a tirar huye con un rápido tonel que le rompe el ala derecha y se estrella cerca de la confluencia del Dnieper y Wjasna. Después ataco dos veces a Ratas sin resultado".

El 27 de octubre sufre la Primera Escuadrilla su segunda baja, el Teniente Alfonso Ruibal Sabio. Ese mismo día llegaba el citado Teniente acompañado del Teniente Kindelán con dos Me-109 que fueron a recoger a Polonia. A las 12.30 despegó la patrulla, formada por Salas, Muñoz, Bayo, Ruibal y Kindelán, para ametrallar el aeródromo de Klin situado a unos 70 Km. de su base. Una vez sobre el objetivo comprobaron la presencia de aviones enemigos pese a los cual se aprestaron al ametrallamiento al ver un gran número de I-18 listos para despegar. La artillería antiaérea alzanzó al avión de Ruibal, comunicando éste a Salas que se le paraba el motor y que se encontraba a 100 metros de altura a la izquierda del ferrocarril que en dirección Noroeste se dirige a Kalinin, es decir, a unos 50 Km. dentro de líneas enemigas. Asímismo añadió que tenía a la vista el DB-3 que Salas acababa de derribar. Nunca más se tuvo noticias del Teniente Ruibal, aunque años después se dijo que habia sobrevivido a la toma de tierra, quedando prisionero hasta que contrajo matrimonio con una ciudadana soviética, fijando su residencia al sur de Moscú.

El Alférez Vicente Aldecoa se prepara para una misión en su FW-190 nº 4

El Capitán José Llaca frente a su FW-190. Durante su permanencia en Rusia logró derribar 4 aparatos enemigos

Noviembre un duro mes para la escuadrilla. Los servicios eran ordenados sin interrupción al Noroeste de Klin y al Sureste de los Lagos del Volga. El 27 despegaron del aeródromo de Rusa los Comandantes Salas y Muñoz, los Capitanes Allende y García López-Rengel y los Tenientes Mendoza, Ibarreche y Kindelán. Sus objetivos eran diferentes, puesto que la patrulla de Salas debía proteger a los Ju-87 en el sector de Jessipowo mientras que la de Muñoz haría lo propio con los He-126 en el sector de Duchanino.

El Me-109 de Muñoz había despegado con bombas, puesto que tenía la sospecha de que, ocultas en un bosque, se encontraban tropas enemigas. Una vez sobre el objetivo, la temida artillería rusa alcanzó el avión del Comandante español, teniendo que lanzarse éste. El Teniente Kindelán que se encontraba en los alrrededores, observó como el paracaidas no se habría por completo, debido a la baja altura desde la que tuvo que dar el salto. De esta forma desaparecía Jose Muñoz Jiménez, célebre jefe de las cadenas durante la Guerra Civil, con más de 2000 horas de vuelo.

Cuando aún no se había dado la noticia de la desaparición del Comandante Muñoz, Kindelán lo comunicó a García López-Rengel, que se disponia a efectuar una pasada en el lugar donde suponía había caido su jefe; sin poder apercibirse de nada puesto que todo lo llenaban los matorrales, únicamente notó la presencia de carros soviéticos en las proximidades. Tras ganar altura de nuevo quiso ponerse en contacto una vez más con García López-Rengel, pero él y su Me-109 habían desaparecido sin que nadie hubiese noptado su ausencia. Sus 17 victorias aéreas durante la Guerra Civil le situaban en un lugar relevante entre los ases de caza.

El 4 de diciembre despegarón el Capitán Allende junto con los Tenientes Bartolomé y Mendoza para efectuar caza libre sobre el canal de Moscú. Cuando se encontraban volando sobre la zona, Mendoza advirtió aparatos enemigos, ordenándoles el Capitán a sus dos puntos que se lanzasen en picado sobre el enemigo. Cuando se encontraban efectuando esta maniobra, Mendoza pudo ver como Bartolomé volvía a ganar altura, echando humo por los tubos de escape y dejando tras de sí una estela que supuso debida a la

ASES ESPAÑOLES EN RUSIA

Capitán Gonzalo Hevia Alvarez-Quiñonez	12
Comandante Mariano Cuadra Medina	10
Capitán J. Ramón Gavilán Ponce de Leon	9
Teniente Fernando Sánchez Arjona	9
Teniente Dámaso Arango Lopez	7
Alférez Vicente Aldeoca Lecanda	7
Comandante Angel Salas Larrazábal	6
Teniente Francisco Valiente Zárraga	6
Teniente Lucas Fernández Peña	6
Teniente Manuel Sanchez Tabernero	6
Teniente Luis Azqueta Brunet	6

condensación. Inmediatamente le advirtió por radio que no continuara subiendo y que le siguiese, sin obtener respuesta. Al efectuar un viraje a la derecha, observó Mendoza un paracaidas en el aire, teniendo la seguridad de que era su compañero. Nunca fue encontrado a pesar de que el descenso se produjo cerca de las líneas alemanas.

Esta primera escuadrilla, tras haber sufrido el invierno más duro del siglo, con temperaturas de 50 grados bajo cero, recibe el 6 de enero la orden de repatriación trasladándose al aeródromo de Vitebsk. Había efectuado más de 460 servicios de guerra, siendo los pilotos Salas e Ibarreche los que más servicios efectuaron, con 70 y 50 respectivamente.

El día 28 de febrero de 1942 parte hacia Rusia la segunda escuadrilla expedicionaria bajo el mando del Comandante Julio Salvador Díaz de Benjumea, "as" de la caza española con 24 derribos durante la Guerra Civil. Esta escuadrilla fue la que menos victorias obtuvo, ya que le tocó la oscura labor de actuar en el frente central durante el verano de 1942, cuando todas las fuerzas alemanas y soviéticas se concentraban en Estalingrado y el Cáucaso.

El 4 de marzo de 1942 llegan a la Escuela de Caza en Werneuchen. Tres meses y medio después, el 14 de junio, sale el escalón de tierra al mando del Capitán Frutos con destino al frente. EL día 23 del mismo mes llegan a su sector los aviones de la escuadrilla, denominándose 15/JG 51 "Mölders". Al contingente español se le asigna una línea formada por las poblaciones de: Shisdra, Bolchow, Mzens y Nowossil.

El 26 de junio se entabla el primer combate con el enemigo. Aldivisar la pareja formada por el Comandante Salvador y el Teniente Garret una formación enemiga compuesta por Sb-3 e Il-2 combaten con ellos sin resultado.

El mes de julio comienza trágicamente para la expedición española. El día 1 del citado mes se encontraba la pareja de alarma formada para entrar en combate, la componían el Capitán Noriega y el Teniente Robles. El control notificó la presencia de aviones enemigos, despegando la pareja formada por los pilotos españoles. El Teniente Robles en su afán de encontrarse en el aire lo antes posible, mete el tren muy deprisa y toca con la hélice en el suelo cayendo a tierra. El Capitán Noriega es alcanzado antes de que pueda ganar altura siendo derribado a 8 Km. al Noroeste de Mzensk. El encargado de ocupar su puesto como Capitán de la escuadrilla es Manuel Bengoechea.

Un mes tardaría la escuadrilla en tener que lamentar otra pérdida. El 7 de agosto un Focker Wulf 189 deespegaba del aeródromo de Kusnezy llevando orden de explorar el río Oka. Se asigna al Teniente Robles y al Alférez Navarro su protección, pero a unos 15 Km. de Mzensk, el Teniente Robles notó un ruido apreciando que el Me-109 del Alférez Navarro se había enganchado contra el suyo. Tras realizar una brusca maniobra consiguió separarlo viendo como caía su compañero en barrena y sin cola estrellándose a unos 100 metros al Sureste de la línea de ferrocarril que une Orel con Mzensk; era la segunda y última baja de la escuadrilla.

El 11 de noviembre consiguió el Teniente Luis Medrano de Pedro la última victoria al conseguir derribar un Pe-2. Los pilotos de la segunda escuadrilla habían conseguido durante su estancia en el frente ruso 13 victorias.

El Comandante Inspector de la 4ª Escuadrilla Mariano Cuadra junto al Coronel Trautloft, Jefe de la caza del Este

Mientras tanto y con el fin de que no se produjera un vacio durante los relevos de las escuadrillas, el mando español ordenó que se hicieran éstos de manera escalonada con el fin de asegurar una completa actuación. Asímismo quedan agregados varios pilotos de la segunda, como los Tenientes Barañano, Garret, Urquiola y Pérez Galdos y los Alféreces Bengoa y Beriain.

La tercera escuadrilla sería la primera en cambiar de destino para su entrenamiento, ya que és-

te se realizó en la Escuela de Caza de San Jean d'Angely (Francia). El día 1 de diciembre se produce el relevo oficial tomando el mando el Comandante inspector Carlos Ferrándiz.

Al igual que la segunda escuadrilla, la tercera perdería su Capitán Jefe, Andres Asensi, en su segunda misión de guerra. El 1 de diciembre, trece días después de la llegada de la escuadrilla al Aeródromo de Orel, dos Me-109 pilotados por los Capitanes Asensi y Bengoechea despegaban para reconocer el frente. El día era claro y despejado pero la topografía del terreno totalmente llana, sin más referencia que la línea de ferrocarril que conducía a Moscú y a la nieve que encubría totalmente el suelo dificultaba la navegación y más para el Capitán Asensi debido a su poca experiencia en el frente. Al surgir un combate la pareja española se separó, notificando el Capitán Asensi que tenía avería en el motor, que unido a sus problemas con la radio le hicieron perderse y tomar tierra en líneas enemigas. Su mala suerte le costó doce años de penurias como prisionero de guerra hasta su repatriación el 2 de abril de 1954. En marzo de 1943 se dotó a la escuadrilla con el nuevo avión Focker Wulf-190 siendo la primera de las españolas en actuar con este nuevo modelo.

El día 21 de abril en un servicio de caza libre, sobre la zona de Spass-Demensk, es derribado el Capitán Menéndez-Conde por aviones Lagg-5, su cadáver es localizado en el pueblo de Privetok, siendo recuperado y enterrado en el cementerio del aeródromo. Los servicios continuan con el nuevo caza Fw-190 y con la mejora del material también aumentan las victorias. Los Capitanes Hevia y Gavilán se pondrían a la cabeza con doce y nueve derribos respectivamente, pero tendrían que lamentar la pérdida de tres pilotos; el Teniente Narciso García García mientras realizaba un vuelo de prueba se estrelló en el mismo aeródromo; el Teniente Roselló Simonet probando un Fw-190 saltó en paracaidas por causas desconocidas, tirando muy pronto del mando de apertura, desgarrandose éste al desplegarse, muriendo el citado oficial al impactar contra el suelo (había realizado 48 servicios, obteniendo una victoria); el Teniente Pérez González fué derribado por un Lagg-5, logró saltar en paracaidas aunque con la mala fortuna de chocar contra el timón de su avión, muriendo de forma instantanea. Fue la última baja de la tercera escuadrilla, que en total había realizado 1.176 servicios con 112 combates y 63 victorias.

Mientras tanto, la primera patrulla de la cuarta escuadrilla, al mando del Capitán Galarza y una vez finalizado el entrenamiento en el aeródromo de Toulouse, se incorpora al frente el 14 de junio de 1943.

La actuación de esta escuadrilla, fue la más destacada de las cinco que acudieron, ya que le tocó vivir una de las ofensivas alemanas más importantes, la de Kursk, último intento alemán de frenar el avance soviético. Esta acción le permitió a la escuadrilla española obtener 74 victoras, pero por ello tuvo que pagar un alto precio. Cuatro pilotos murieron, tres desaparecieron y dos fueron heridos graves.

La actuación de esta escuadrilla por coincidir su llegada con el comienzo de tan importante ofensiva, se inicia de inmediato, sin ningún descanso e incluso sin el normal periodo de reconocimiento del frente.

El 14 de julio despegó el Comandante Cuadra formando pareja con el Alférez García Amigo en la patrulla formada por el Teniente Tabernero y el Alférez Aldecoa, que había quedado agregado de la tercera escuadrilla. Su misión era proteger 14 He-111 que efectuarían una misión de bombardeo sobre las líneas enemigas. Cuando se encontraban a unos 15 kilómetros internados en líneas soviéticas observaron como aviones enemigos atacaban a los bombarderos, iniciandose de

RELACION DE LOS OFICIALES MUERTOS Y DESAPARECIDOS EN RUSIA

MUERTOS	FECHA
Teniente Don Luis Alcocer Moreno Abella	2-10-41
Capitán Don Antonio Noriega Labat	1-07-42
Alférez Don Antonio Navarro Pérez	7-08-42
Capitán Don Antonio García Menéndez Conde	21-03-43
Teniente Don Narciso García García	18-03-43
Teniente Don Juan Rosselló Simonet	5-06-43
Teniente Don Alejandro Pérez González	8-06-43
Teniente Don Enrique Pareja Nuñez	21-10-43
Teniente Don Fernando Sánchez Arjona	19-11-43
Teniente Don Estanislao Segurola Guereca	17-02-44

DESAPARECIDOS	
Teniente Don ALfonso Ruibal Sabio	27-10-41
Comandante Don José Muñoz Jiménez	27-11-41
Capitán Don Arístides García López Rengel	27-11-41
Teniente Don Ricardo Bartolomé Chavarria	4-12-41
Alférez Don Eduardo García Amigo	14-07-43
Alférez Don Luis Chicharro Lamamié de Clairac	21-08-43
Capitán Don Alvaro Borrás Marimón	31-08-43
Alférez Don Luis Estébanez Vela	18-09-43
Teniente Don José Cavanilles Bereterra	10-01-44

Cuadro del autor publicado anteriormente en la Revista Defensa.

inmediato el combate. Tras finalizar éste y habiendo obtenido el Comandante Cuadra y el Teniente Tabernero una victoria cada uno, oyó Cuadra como García Amigo decía algo referente a la gasolina, pero no lo pudo precisar con exactitud por el defectuoso funcionamiento de la emisora del Alférez. El Comandante le ordenó poner rumbo Suroeste, no recibiendo contestación. Nunca se supo más del Alférez Amigo, siendo dado por desaparecido.

El 21 de agosto, el oficial más joven de la escuadrilla, el Alférez Luis Chicharro y Lammamié de Clairac despegó tripulando el Focker Wulf 190 número 5 formando pareja con el Comandante inspector Mariano Cuadra. Cinco minutos después partía la pareja formada por el Capitán Borrás Marimón y el Teniente Dámaso Arango para prestar otro servicio de caza libre en el mismo sector que la pareja mandada por el Comandante Cuadra. Encontrándose la primera patrulla sobre el sector de Spass-Demensk entabló combate con la caza enemiga, Cuadra observó como Chicharro entraba en barrena pudiendo recuperar el avión por debajo de la capa de nubes, perdiéndolo de vista. Teniendo en cuenta que era el primer combate del Alférez, le ordenó por radio que regresara al aeródromo, pero el citado oficial no le debió entender por la comunicación defectuosa, o bien llevado por su espíritu se resistió a abandonar el combate. Cuadra se encontraba en una situación critíca ya que estaba siendo acosado por cazas soviéticos, había sido alcanzado y una de las patas del tren de aterrizaje había sido desblocada. En ese mismo momento apareció la pareja formada por Borrás y Arango, logrando librar a su jefe del acoso. Al regresar a la base recibieron un despacho procedente de un Capitán alemán adscrito a la 18 división antiaérea que decía: "A las 15.25 horas se ha observado, por el personal de una batería, un choque entre un avión Focker Wulf y un Lagg-5, sin percibirse lanzamiento en paracaidas, observando como se estrellaban ambos a 10 Km. de las líneas enemigas". De esta forma moría el Alférez de Aviación Luis Chicharro. Le fue concedida la Cruz de Hierro de segunda clase póstuma.

A pesar de las numerosas victorias que se estaban obteniendo, la cuarta escuadrilla seguía pagando un alto precio. El 31 de agosto es derribado el Capitán Alvaro Borrás Marimón por un Lagg-5. El 18 de septiembre el Alférez Estebánez Vela desapareció en combate. El 21 de octubre fue derribado el Teniente Enrique Pareja, a unos 15 Km. al Noroeste de Orscha. El 19 de noviembre una formación de hielo hizo precipitarse al avión del Teniente Sánchez Arjona, vencedor de 9 combates aeréos. Se estrello a 6 Km. del aeródromo. El 10 de enero de 1944 le tocó el turno al Teniente Cavanillas, al ser derribado sobre territorio enemigo al Sureste de Dawidowitsci.

Relevo de la 4ª Escuadrilla del comandante Murcia (izqda), jefe de la 5ª junto al comandante Cuadra

El 23 de febrero de 1944 efectuó la transmisión de mando el Comandante Cuadra al también Comandante Javier Murcia. Tras el periodo de entrenamiento en la Escuela de Berguerac recibió la quinta escuadrilla los Me-109 G6 que venían a sustituir a los Fokker Wulf-190. Cuatro días después despegó del aeródromo de Bobruisk la primera patrulla mandada por el Comandante Murcia y la segunda con el Teniente Segurola y el Alférez Tassara. Una vez llegados al frente, se separaron los dos grupos y tras finalizar la protección regresaron a la vertical de Paritxhi, en donde oyeron como la estación de tierra daba una alarma de aparatos enemigos en vuelo rasante. En ese momento el aparato radio del Alférez dejó de funcionar, aunque no fue obstaculo para que se lanzaran en picado junto a Segurola, desde 4.500 m. sobre dos Il-2 enemigos. Por una falsa maniobra del Alférez dejó de ver al Teniente, esperando encontrarlo en el tirón. Se elevó un poco sin volver a dar con él, a pesar de haber dado unos virajes en el lugar donde creía lo había perdido. Posteriormente a la entrada de un bosque situado al sur de la aldea de Moisejewka fueron hallados los restos de un avión y un piloto muerto que fue identificado como el Teniente Segurola, aunque por el estado de calcinación y escasez de los mismos eran insuficientes para una identificación segura. Pero los restos del aparato no dejaban lugar a dudas, era el Me-109 G6 del Teniente español Estanislao Segurola Greca.

En el mes de mayo recibió la orden de repatriación la quinta escuadrilla expedicionaria, dándose así por finalizada la participación del Ejército del Aire en la campaña de Rusia. Detrás dejaba 170 victorias, 10 muertos, 9 desaparecidos y 1 prisionero. ■

La aviación en el cine

VICTOR MARINERO

Los precursores: LARSEN, MACHIN, CABANNE, CURTIZ...

Teórica, o mejor dicho imaginariamente, las brujas fueron las precursoras más "caracterizadas" de la aviación. Y por otra parte, la aviación se ha empleado muchas veces para "captar" o forjar e interpretar los vuelos brujos en el cine.

Este es el caso de "Haksten o cyklisten" (la hechicera y el ciclista) del danés Viggo Larsen (1880–1957) quien contribuyó a que el cine de su pais fuera uno de los más extendidos en la época. Los estudios más acreditados eran los de la Nordisk, fundada por Ole Olsen, propietaria, a la vez, de un parque de atracciones. Gracias a estas facilidades de ambientación, Larsen pudo competir con el francés Machin en el rodaje de documentales (p.ej., sobre Africa y sus animales salvajes), sin necesidad de desplazarse a otro continente. Y logró rápido un ascenso, empezando como "voceador" o "gancho", a la puerta de "nickelodeons" (donde se exhibían "cortos") llegó a ser actor, ayudante de producción y finalmente realizador. Pero cuando pasó a dirigir películas en Alemania, su caída y olvido fueron rápidos.

Uno de los primeros filmes que incluían verdaderos temas aeronáuticos fué "Un vol en aéroplane" (Un vuelo en aeroplano) (1910), de Alfred Machin (1877–1929). Fotógrafo de prensa, enviado por Pathé al Africa en 1907, se especializó en películas de viajes y caza de animales salvajes. Incluso el mismo año de su muerte dirigió una obra muy significativa: "De la jungla a la pantalla". Llegada la 1ª G.M., Machin se declaró pacifista e incluso filmó su película más famosa con el título (o "grito") de "Maudite soit la guerre!" (Maldita sea la guerra) (1914). Ello no le impidió fundar el "Service Cinematographique des Armées" y de rodar para el superfamoso productor y realizador americano D.W. Griffith (1875–1948) las escenas sobre el propio terreno del frente francés, en la película "Hearts of the Worl" (Corazones del mundo). Y tanto en sus largometrajes como en los "cortos" y documentales se contemplan escenas bélicas protagonizadas por la incipiente pero decisiva aviación.

William Christy Cabanne (1888–1950) mantuvo en el cine sonoro el ritmo rápido adquirido en el mundo. Cabanne abandonó su carrera de Oficial de la Marina estadounidense para ingresar en las filas del todopoderoso Griffith. Con éste, después de colaborar como actor y ayudante de dirección, debutó como director –en 1914– con "The Dishonored Medal" (La medalla deshonrada). Tuvo bajo su disciplina a "estrellas" tan destacadas como Douglas Fairbanks, Bessie Love, las hermanas Gish, Ramón Navarro, Mac Murray etc, etc. Hay que tener en cuenta que sus obras se acercan al centenar y que estuvo muy bien considerado, tanto por la primitiva compañía Triangle como por la Universal y la Metro Goldwin Mayer.

Aunque, a veces, los títulos de las películas despistan un tanto de su sentido auténtico (así "Burnt Wings -Alas quemadas- se refiere a infedelidades amorosas) citaremos algunos filmes en los que intervino Cabanne y son auténticamente aeronáuticos:

En "The Flying Torpedo" (El torpedo volante) (1916), del director John B. O'Brien, supervisada por Griffith, Cabanne tuvo a su cargo la realización de las escenas de combate. Trata de la creacción del torpedo que podrá repeler el ataque previsto de otras potencias a los Estados Unidos.

Los "buenos" más destacados son John Emerson y Spttiswoode Aiken. Y entre los "malos" destaca Erich Von Stroheim, el vienés que renunció a uno de sus auténticos nombres (Oswald) para introducir, en su lugar un aristocrático Von.

"Legion of the Lost Flyers" (La legión de los pilotos perdidos) (1939), fué dirigida por Cabanne y protagonizada por Richard Arlen. Este, aquí es un piloto acusado de haber saltado precipitadamente en paracaídas, dejando a los pasajeros entregados a su suerte. Finalmente él mismo descubre a los verdaderos culpables.

Un caso especial es el de Mihaly Kertesz (1888–1962) (nacido el mismo año que Cabanne) Después de trabajar intensamente como director en su país de origen (Hungría) de 1912 al 19, pasó a Austria, del 19 al 25, y Alemania, del 25 al 26. Este mismo año se trasladó a Estados Unidos, donde multiplicó sus obras (con el nuevo nombre de Michael Curtiz), hasta el año anterior a su fallecimiento había realizado en total unas, 250 películas. La más famosa, sin duda, "Casablanca". Ante la imposibilidad de referirnos a todas las relacionadas con la aviación, nos limitamos a dos:

"Dive Bombers" (Bombarderos en picado o El Escuadron de la Muerte) (1940), su guión se debe al auténtico aviador Frank Wead. Record de taquilla, es un semi–documental que, dirigido por Curtiz, fué interpretado en su papel principal por Errol Flynn (aunque no se hablasen entre ellos pués Flynn estaba empeñado en que Curtiz era insoportable). Superproducción patrocinada por el Naval Air Corps estadounidense, se refiere a experimentos médicos para eliminar la pérdida de conciencia de los pilotos en los momentos cruciales de ataques en picado. Flynn es un doctor que dedica su vida a este tema y similares desde que un piloto, al que atendía, muere en sus manos.

"Captains of the Clouds" (Alas Heroicas) (1942) se filmó en plena guerra por encargo de la Royal Canadian Air Force. James Cagney y otros "chuletillas", partiendo de su práctica en el correo aéreo, prueban su capacidad para la lucha. Y eso es todo por hoy. Pero seguiremos "repasando".

¿sabías que...?

...se han producido los siguientes nombramientos:
Asesor Ejecutivo del Gabinete del Ministro de Defensa, don **Carlos Gómez Múgica Sanz**?. (*Orden 431/39457/91, de 4 de octubre; BOD nº 222*)
Subdirector general de Prestación del Servicio Militar de la Dirección General del Servicio Militar al General Brigada del Cuerpo General de las Armas (Infantería) del Ejército de Tierra a don **Andrés Más Chao**?. (*Orden 431/39634/91, de 18 de diciembre; BOD nº 252*).
Subdirector General de Reclutamiento de la Dirección General del Servicio Militar al General de Brigada del Cuerpo General del Ejército del Aire a don **Miguel Ruiz Nicolau**?. (*Orden 431/ 39626/ 91, de 18 de diciembre; BOD nº 252*).
Subdirector general de Recursos e Información Administrativa del Ministerio de Defensa al General Auditor del Cuerpo Jurídico Militar don **Aquilino Granados Castillo**?. (*Orden 431/39559/91. de 28 de noviembre; BOD nº 236*).

* * *

...se publican los nuevos tipos de interés de préstamos hipotecarios para la adquisición de vivienda a los titulares del Instituto Social de las Fuerzas Armadas, a conceder por el Banco Hipotecario de España S.A., Caja de Ahorros y Banco Atlántico y de los préstamos a conceder por el Banco Hipotecario de España S.A. y Caja Postal de Ahorros?. (*Instrucción nº 81/91, de 20 de noviembre del Gerente del ISFAS; BOD nº 229*).

* * *

...las vacunaciones a aplicar reglamentariamente al personal de tropa y marinería de los Ejércitos serán las siguientes: a) de aplicación general, **antitetánica, antitífica**; b) para personal cuya actuación esté prevista en zonas de endemia, o que, desarrolle su actividad en determinadas condiciones, **contra hepatitis B, antiamarillica, anticolérica, antipestosa**; c) otras vacunaciones convenientes en determinados casos, o para aplicar a personas que no hayn terminado sus vacunaciones infantiles, son **adenoviriasis, gripe, antidiftérica, meningitis meningocócica, rabia, rubeola, sarampión, tuberculosis, antipoliomielítica, antitífica-exantemática**?. (*Instrucción nº 83/91, de 27 de noviembre, del Secretario de Estado de Admistración Militar; BOD nº 237*).

* * *

...los militares que, por aplicación de los dispusto en el art. 5º, apartado uno, del R.D.-Ley 10/77, de 8 de febrero, por el que se reguló el ejercicio de actividades políticas y sindicales por parte de los componentes de las FAS, derogado por la Ley 17/89, de 19 de julio, reguladora del Régimen del Personal Militar Profesional, se encuentren retirados al haber obtenido el pase a dicha situación para poder ejercer actividades específicas en el apartado 4º del art. 2º del citado R.D.-Ley podrán solicitar el empleo militar que haya obtenido en régimen ordinario de ascensos el que les siguiera en el escalafón de procedencia en el momento de su pase a retiro. Dicho empleo, que se les concederá con efectividad de la fecha de entrada en vigor de esta Ley, no supondrá modificación alguna en su situación de retirado ni en los derechos que tuvieran reconocidos con anterioridad?. (*Ley 27/91, de 5 de diciembre; BOD nº 242*).

* * *

...se ha aprobado por las Cortes Generales y sancionado por S.M. el Rey, la Ley Orgánica del Servicio Militar?. (*Ley Orgánica 13/91, de 20 de diciembre; BOD nº 252*).

* * *

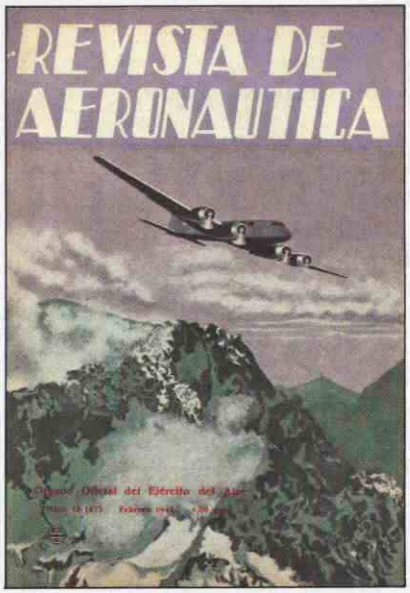
...se establecen los precios que regirán en las residencias militares "Alcazar" y "Don Quijote", que serán los siguientes, para "Alcázar": habitación sencilla 2.000 ptas. diarias, habitación doble 4.000 ptas. diarias; habitación doble con sala 5.000 ptas. diarias; plaza de aparcamiento 500 ptas. diarias y alquiler del salón para actos sociales 25.000 ptas.; para "Don Quijote", la habitación doble será de 2.000 ptas. y el alquiler del salón para actos sociales 10.000 ptas.?. (*O.M. 89/91, de 20 de diciembre; BOD nº 253*).

* * *

...se adpata a las Escalas declaradas a extinguir el régimen del personal militar establecido en la Ley 17/89, de 19 de julio?. (*R.D. 1928/91, de 20 de diciembre; BOD nº 4 de 8.01.1992*).

PUBLICABAMOS AYER

Por YAVE



FEBRERO 1942. NUM. 15 (67)

El general Rueda, que llegó a ser director de la Revista de Aeronáutica y Astronáutica, fué colaborador entusiasta desde los primeros pasos de la andadura de nuestra publicación. Con su firma o con el pseudónimo ARU, empleado en 1962 a 1969, llenó muchas páginas sobre temas diversos. Cuando la revista añadió "y Astronáutica" a su denominación, ARU fue uno de los más asiduos redactores de asuntos relacionados con la recién nacida era espacial.

En el año 1942, en que se escribió el artículo que hoy reproducimos, los oficiales del recién nacido Ejército del Aire sentían una natural preocupación por deslindar las misiones puras de una "Aviación independiente" de aquellas otras de "auxilio" a los ejércitos hermanos. El entonces Tte. Coronel Rueda hace en el artículo una clasificación de esas misiones y las analiza a la luz de la doctrina vigente en aquellos años.

MISIONES AEREAS

Por ANTONIO DE RUEDA
Teniente Coronel de Aviación

Es innegable la existencia de misiones puras de Aviación Independiente. Es también innegable un nuevo concepto de cooperación en alta escala dentro de las necesidades de los Ejércitos de Mar y Tierra y de las modalidades del Arma Aérea.

Es al mismo tiempo innegable que estas nuevas modalidades de alta cooperación y de Aviación Independiente no excluyen que los Ejércitos de Tierra y Mar sigan necesitando una acción aérea auxiliar en el campo de batalla; con unas medidas y concepción en un todo limitadas a los conceptos clásicos.

Por todo ello, se ve que, aunque ha aparecido el concepto de Ejército del Aire, subsiste el antiguo concepto de cooperación inmediata. De aquí viene el confusionismo y temores injustificados, que se traduce a veces en incomprensión.

No hay razón para ello. La aviación de cooperación inmediata al antiguo estilo ha de existir, tanto para la Marina como para el Ejército de Tierra. Para la Marina existirán siempre aparatos aislados en barcos de guerra para ser catapultados y otros que operarán desde bases aéreas terrestres o desde bases de hidros en la costa.

Con el Ejército de Tierra actuará una parte de las Unidades del Ejército del Aire en cooperación local, que obrarán en beneficio de las Grandes Unidades (Ejército en adelante) en la proporción y por el tiempo que determine el Mando supremo.

Es lógico que así como la Aviación o Flota independiente exige características máximas para sus aparatos y los últimos tipos de aviones, en cambio la Aviación de cooperación con la Marina, especialmente la embarcada, exige características y tipos especiales, según sus particulares misiones, por tener que posarse en las cubiertas de los portaviones y caber por las escotillas-ascensores; así como en los acorazados, por tener que ser catapultados y recogidos del mar.

En cambio, el avión auxiliar del Ejército de Tierra, sólo exige que la velocidad no sea exagerada y que sea manejable, mejor ejecución de observación, enlace y corrección de tiro artillero. Para todas estas misiones y para el vuelo bajo, un tamaño exagerado y una excesiva velocidad quitarían al avión manejabilidad y eficiencia en el desarrollo de la acción auxiliar. Por todo ello, si no se puede (por economía) disponer de tipos especiales, se utilizarán para la "cooperación con el Ejército de Tierra" los modelos que vayan quedando anticuados.

En resumen, un Ejército del Aire actual constará de lo siguiente:

1.° Flota aérea independiente.
2.° Aviación auxiliar del Ejército.
3.° Aviación de la Marina...

Circunstancialmente, la Aviación auxiliar de la Marina puede cooperar a su vez con el Ejército de Tierra, y en casos especiales hasta la Aviación embarcada, pues se puede dar el caso de que la Aviación de un portaviones sea la única a emplear donde no tengamos dentro de su radio de acción bases aéreas terrestres ni de hidros, ni puedan por algún motivo establecerse.

La Aviación de Cooperación con el Ejército es más raro que tuviera que cooperar con la Marina; pero si se presentase el caso y fuera necesario, qué duda cabe que lo haría dentro de sus radios de acción y capacidades.

La Flota Aérea Independiente, en su acción estratégica, es una Aviación que coopera al fin general, que es la victoria; y en ese alto concepto es Aviación de cooperación con los otros Ejércitos, del mismo modo que los de Tierra y Mar lo son con el del aire hacia la victoria final.

Pero en determinados casos, la Flota Independiente reforzará la cooperación con Tierra y Mar. Especialmente en lo que al ataque de las lineas comerciales se refiere (bloqueo; misión primordial de la Escuadra de Mar y nueva misión de la del Aire, en la cual está demostrado su eficacia). Para destrucción de lineas fuertemente atrincheradas (Maginot, Stalin, etcétera), con un concepto de refuerzo de la Artillería pesada; mediante el bombardeo en picado. Y para rechazar ataques marítimos a la costa, en cuyo cometido parece que ha de sustituir con éxito a la Marina.

MISIONES TIPICAS DE COOPERACION

Respecto al bombardeo en picado, hay que concretar que por ahora parece debe limitarse a demolición de obras de fortificación permanente (poderosamente fortificada) y al ataque y hundimiento de barcos mercantes y pequeñas unidades de la Marina de Guerra.

Contra tanques parece ser preferible el cañón antitanque y el ataque aéreo con cañón de tiro rápido y bala explosiva, perforante con retardo, pues para el bombardeo en picado el tanque es objetivo demasiado pequeño, aunque a veces se obtiene resultado, y en este caso es definitivo.

Y contra barcos acorazados, los más eficiente por el momento es el torpedo, tanto submarino como aéreo. La máxima eficacia y rendimiento viene de una cooperación y enlace perfecto de submarinos y aviones.

En el empleo de la Aviación contra grandes unidades marítimas acorazadas, mediante algún torpedo, puede hacérsele perder el barco enemigo velocidad y condiciones de lucha, dejándolo en condiciones de ser alcanzado y hundido por unidades de la Escuadra marítima con su Artillería gruesa o por sucesivos ataques aéreos una vez perdida la plena facilidad de maniobra.

El bombardeo en picado, por ahora, no hunde un acorazado ni tampoco una unidad naval de cierta importancia (aunque lo haya logrado en alguna ocasión); pero puede ocasionarle desperfectos que lo dejen fuera de lucha cierto tiempo o en condiciones de

ser definitivamente eliminado por la Artillería de la Escuadra, o por torpedo aéreo, sobre todo si se obra repetidamente por no existir caza propia de la Escuadra enemiga.

El ametrallamiento rasante, modalidad de origen italiano, sólo en determinadas condiciones ha de emplearse: como precursor de un asalto, y aún más eficazmente durante el asalto. Su efecto es más bien moral que efectivo, porque la rapidez de las pasadas le quitan continuidad y fijeza; pero su efecto moral de apoyo a nuestras tropas es tan grande como deprimente para un enemigo a quien sorprende. En este orden de ametrallamiento, lo único que a un efecto moral añade un efecto real con gran fijeza y continuidad es la cadena, creación netamente española.

ENERO 1967. NUM. 314

El 31 de julio de 1991 se firmó en Moscú el Tratado START entre los EE.UU. y la Unión Soviética. Este acuerdo seguido de la práctica eliminación de armas nucleares tácticas de suelo europeo ha hecho que el fantasma del holocausto nuclear parezca alejarse de nuestro continente. La cooperación y el entendimiento ha sustituido a la confrontación y la desconfianza que caracterizaban las relaciones entre el coloso americano y el tambaleante gigante del Este de Europa. Este esperanzador panorama presenta, por desgracia, algunos ángulos sombríos en lo relativo al armamento nuclear. El número de paises que tienen o pueden tener acceso a dicho armamento, en alguna de sus formas, ha proliferado notablemente y eso pese a la firma por la mayoría de los estados, entre ellos España, del Tratado para evitar ese desgraciado incremento.

El general Serrano de Pablo escribió hace veinticinco años un documento artículo que analizaba con detalle el fenómeno de la guerra generalizada. En una de las conclusiones, señalaba el general el peligro del aumento del número de socios del Club Atómico. A los paises entonces citados es preciso añadir hoy varios otros, entre ellos algunos del llamado Tercer Mundo. Los hallazgos encontrados tras la Guerra del Golfo deben ponernos en guardia y llevarnos a exigir la creacción de los mecanismos necesarios para evitar que el chantaje nuclear pueda ser utilizado contra los paises amantes de la Paz que han puesto su confianza en tratados internacionales no siempre respetados por todos.

LA GUERRA GENERALIZADA

Por LUIS SERRANO DE PLABLO
General de Aviación, S.V.

Primera parte.

1.–Qué se entiende por guerra generalizada.

La guerra es la forma más violenta del conflicto social. Pensar acerca del conflicto social y hablar de él no es perder el tiempo en cuanto que el conflicto social es algo que no puede separarse de la idea de sociedad humana, que constituye un hecho social normal: que lo anormal sería una sociedad humana con ausencia total de conflictos y que –como dice Fraga Iribarne– "el único sitio donde no los hay es en el cementerio; sólo la paz de los muertos es total".

No es mi intención considerar aquí la debatida cuestión de si la guerra es o no un fenómeno natural, solo social, y que como tal sea eliminable, por superación, como todas las instituciones sociales.

Persuadidos, como estamos, de que la sociedad humana dista todavía de aquella superación, admitimos, sin esfuerzo que, siendo el conflicto social un hecho real, consubstancial con la naturaleza humana, no es aún posible descartar el que aquel alcance su expresión más violenta, la guerra.

Hacer una clasificación de las guerras es tarea, o pretensión imprudente; y, sin embargo, no hay más remedio que intentar alguna si queremos entendernos.

Si tomamos como variable –o aspecto relativo– los objetivos perseguidos, la guerra puede ser limitada o ilimitada. En cuanto a la extensión geográfica abarcada por la contienda, una guerra puede ser localizada si lo está en una zona geográfica, o global (o cosmocrática), si se extiende a todo el mundo. Pero si la variable a considerar es el armamento, cabe clasificar la guerra en convencional (o clásica) y nuclear. A esta última, convenimos en denominar "guerra generalizada". Es decir, que la guerra generalizada es aquella en que se hace uso, o empleo, del arma nuclear. todo esto es puramente convencional.

2.–Características del arma nuclear.

Algunas gentes dicen por ahí que el arma nuclear es un arma más de las muchas que el hombre ha inventado para despanzurrar a sus semejantes. Importante sí, pero una más que, como todas, produce al principio un impacto de sorpresa y asombro, pero que pronto esa sensación de sorpresa y asombro se apagan, tanto por la costumbre como por la coraza, cuya invención surge como corolario.

La comparación, sin embargo, con la pólvora, la ametralladora, el avión o el submarino y el cohete es error vituperable. El arma nuclear no admite parangón posible con ninguno de los innumerables inventos salidos de la mente humana para aniquilar a los hombres. Su potencia, alcance y efectos no tienen comparación con nada de lo que hemos conocido hasta ahora, por lo que el arma atómica provoca un fenómeno enteramente nuevo con sobrados atributos para roturar una nueva era en la historia de la era de la humanidad. En mis tiempos de artillero, lo fuí del Regimiento a Caballo, dotado con cañones de 75. Una bomba atómica de 1 MT equivale a una salva de 500 millones de cañones como aquellos que serví. Al parecer los rusos han logrado una bomba de 500 MT; la comparación, tomando como módulo el cañón de 75, se sale de la cabeza, pues ni siquiera somos capaces de imaginar aquella descarga simultánea de 500 millones de cañones.

Ahora bien, esta enorme potencia, que se ve aumentada en su eficacia por la lluvia radioactiva y su siembra, puede ser además colocada, por muy pocos hombres, en cualquier punto de un hemisferio terrestre, cuyo centro superficial ocupen. Y esto es, sencillamente, tremendo.

Las caracteristicas operativas esenciales del arma nuclear se resumen así:

–Capacidad de destrucción, de enorme amplitud, sin parangón con las armas clásicas.

–Efectos materiales de gran variedad, instantaneidad y permanencia.

–Efectos psicológicos de enorme transcendencia.

–Flexibilidad de empleo en tiempo y espacio.

Todas ellas, como se ve, envueltas en el colosalismo, en el tremendismo, en lo inimaginable.

España nos dispone de armas nucleares ni las fabrica, pero ello no impide que, en sus estudios militares, considere su intervención en la batalla, tanto para adiestramiento como para disponer las medidas activas y pasivas de defensa, en el campo militar y en el civil. Carezco, pues, de toda experiencia para tratar el tema, pero es obligado el ahondar lo más profundamente en su estudio para decantar lo más interesante de sus características. Ello nos lleva a considerar que la variedad de medios de agresión nuclear de que hoy se dispone permite su empleo para los siguientes fines:

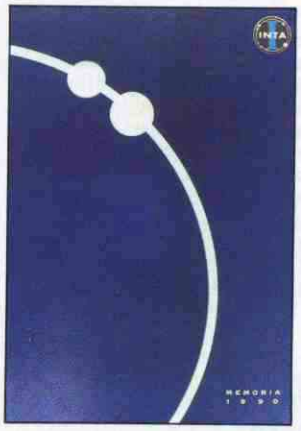
–Prohibición en zonas muy amplias.

–Devastaciones y saturación, a grandes distancias.

–Destrucción de objetivos reducidos a distancias cortas.

–Refuerzo de la acción de conjunto, modificando instantaneamente una proporción de fuerzas en un área localizada.

Bibliografía



INTA. Memoria 1990. Un volumen de 96 pags. de 210×297 mms (DIN A4). Publicado por el Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial. Paseo Pintor Rosales 34.28008 Madrid.

El Instituto Nacional de Técnica Aeroespaciales un Organismo Autónomo, con personalidad jurídica y patrimonio propio, dependiente de la Secretaría de Estado para la Defensa. De acuerdo con su Reglamento de Organización, Funcionamiento y personal y con el carácter que le atribuye la ley de Fomento y Coordinación General de la Investigación Científica y Técnica, es el Organismo Público de Investigación y Desarrollo Tecnológico Aeroespacial, con funciones específicas que van desde la gestión y ejecución de programas nacionales y sectoriales asignados por la Comisión Interministerial de Ciencia y Tecnología, el Ministerio de Defensa y otros organismos competentes de la Administración del Estado, a la realización de programas y trabajos concretos de investigación, desarrollo, ensayo y asesoramiento científico y técnico solicitados por Organismos, Instituciones o Empresas, o promovidos por el propio INTA. A lo largo de 1990 se desarrolló su nueva estructura organizativa dentro del marco de su nuevo Reglamento, que en lo referente a los Organos de Dirección había ya entrado en vigor a finales de 1989. Pero en 1990 se desarrolló un extenso programa de reestructuración de los Departamentos Técnicos con el fin de apartarlos a las tendencias actuales de la investigación y desarrollo en el campo aeroespacial. En realidad esto ha consistido en crear unas Divisiones, en vez de Departamentos y cambiar algunos nombres. Todo esto viene reflejado en esta memoria. Se hace una amplia exposición de recursos humanos, económicos y materiales. Se presentan todas las grandes instalaciones de ensayo y los numerosos programas científicos y tecnológicos en los que trabaja el INTA. Se hace un presentación particular del Centro de Experimentación aeroespacial de El Arenosillo, y de las diferentes estaciones espaciales en las que interviene el Instituto. Quizá las relaciones exteriores del INTA, que son muy numerosas se presentan de una forma demasiado escueta. La presentación, a todo color es inmejorable, y dá una idea bastante exacta de lo que es el INTA.

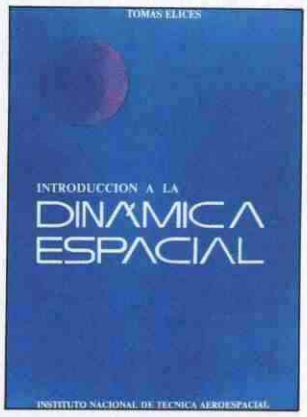
INDICE: Introducción. El INTA. Consejo Rector. Equipo Directivo. Recursos humanos. Resultados económicos. Grandes instalaciones de ensayo. Programas científicos y tecnológicos. Centro de experimentación de El Arenosillo. Estaciones espaciales. Relaciones exteriores.

***INTRODUCCIÓN A LA DINÁMICA ESPACIAL**, por Tomás Elices Concha. Un volumen de 543 pags. de 170×243 mms. Editado por el INTA. Paseo Pintor Rosales 34.28008. Madrid.*

Este libro, calificado demasiado modestamente de introducción a la Dinámica Espacial, es en realidad un verdadero tratado sobre el tema. Está escrito con amenidad y el autor maneja con gran soltura el cálculo vectorial y el cálculo matricial, evitando con ellos formulaciones muy largas y pesadas. Aparte de que esto dá una idea más física de los fenómenos. Se empieza tratando de que el lector recuerde los principios básicos de la Mecánica clásica, basada en los viejos principios de Galileo y Newton, que siguen siendo válidos para tratar los problemas modernos de la dinámica espacial. Por algo dijo en una ocasión el gran matemático español Rey Pastor, que si revivieran, para ellos les sería más facil comprender los adelantos espaciales que el funcionamiento de una central eléctrica. A continuación se describe de una forma rigurosamente científica y matemática el espacio presentandi los campos gravitatorios, las distintas atsmósferas, y los cuerpos del sistema solar. Ya con la base de los principios de la Mecánica celeste y con el escenario en que se desarrollan las aventuras espaciales, el Autor se lanza a estudiar la teoría del movimiento orbital. Se describe la correción y transferencia de las órbitas, que tanto interés tiene para el éxito de una misión espacial. Se analiza la trayectoria de las sondas en el sistema Tierra-Luna y se explica el cálculo de las trayectorias interplanetarias mediante la técnica de ajuste de cónicas. Se habla asimismo del cálculo numérico, de tanta utilidad para la resolución de los problemas espaciales, pudiéndose decir que sin los ordenadores no se hubiera podido realizar la conquista del Espacio. El Autor ante la imposibilidad de presentar la totalidad de los métodos numéricos existentes se limita a presentar problemas triviales. Con todo el material presentado se trata ya de calcular y determinar las órbitas espaciales, aunque para no salirse del espacio del libro el Autor se limita a subrayar la validez de las soluciones mas que a presentar con todo rigor los problemas. El cálculo de órbitas lo presenta primero de forma analítica y luego con cálculo numérico. Muy interesante es el estudio estadístico con el que se trata de comprobar los calculos realizados.

Para que el lector aclare sus ideas expuestas al final de casi todos los capítulos se le plantean angunos ejercicios.

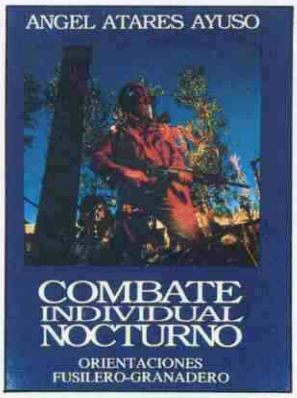
INDICE: Primera parte. Revisión y aplicaciones de la Mecánica clásica. I. Cinemática. II. Dinámica



del punto. III. Dinámica de los sistemas.IV. Dinámica analítica. Segunda parte. El medio espacial. V. La gravitación espacial. V. La gravitación universal. VI. El sistema solar. VII La Tierra y sus movimientos. VIII. Coordenadas y tiempos. Tercera parte. Astrodinámica básica. IX. Movimientos simples. X. Maniobras. XI. El problema de los tres cuerpos. Sonda Lunares. XII. Misiones interplanetarias. XIII. Análisis elemental de las perturbaciones. XIV. Metódos numéricos. Cuarta parte. El cálculo y la determinación de órbitas. XV. El cálculo analitico de órbitas. XVI. El cálculo numérico de órbitas. XVII. La determinación preliminar. XVIII. La estimación estadística. Apéndices. A. Triángulos esféricos. B. Propiedade de las cónicas. C. Algunas fórmulas del movimiento keplenario.

***COMBATE INDIVIDUAL NOCTURNO**, por Angel Atarés Ayuso. Un volumen de 120m pags. de 17×23 cms. Publicado por el Servicio de Publicaciones del E.M.E. Alcalá 18 4º. 28014 Madrid.*

Esta obra en la nº 5 de la colección Marte, Estudios concretos de Táctica y Técnica Militar, que publica el Servicio de Publicaciones del Estado Mayor del Ejército. Es un verdadero manual



de acción para el fusilero.granadero. Se basa este trabajo en buscar la eficacia y no dar complicadas explicaciones técnicas que no conducen a resultados prácticos. En efecto el conocer perfectamente los niveles de la noche o el proceso fisiológico de la visión, no permiten que el combatiente sepa reaccionar adecuadamente ante una situación crítica. Se trata, al contrario de exponer de modo sencillo y directamente aplicable los principios básicos que permitan al combatiente moverse, observar y disparar durante la noche. De todas formas tampoco se ha intentado escribir un libro de introducción, sino que se ha tratado de recoger todos los contenidos de un amplio programa, que no se limita a las situaciones típicas del combate convencional, para ponerlos al alcance del instructor. De todas formas el escribir este libro ha supuesto un gran trabajo de consulta de reglamentos, de manuales, de libros relacionados con la materia e incluso de artículos. Asimismo se ha recogido la experiencia, aunque limitada de numerosos oficiales con destinos diversos. Todo ello ha contribuido a la realización de una obra que servirá de ayuda en la diaria labor de alcanzar el máximo nivel operativo de las unidades de nuestro Ejército.
El texto muy concreto se vé ampliado por numerosos cuadros, gráficos y dibujos esquemáticos, que servirán mucho para la correcta interpretación de la teoría expuesta.

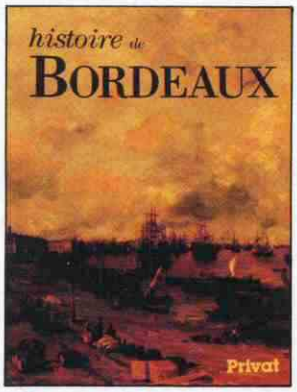
INDICE: Introducción. Cap. I. Generalidades. Cap. II. Movimiento. Cap. III. Observación. Cap. IV. Tiro. Cap. V. Técnicas de combate.

HISTOIRE DE BORDEAUX (Historia de Burdeos), dirigida por Robert Etienne. Un volúmen de *420 págs. de 175 × 225 mms. Publicado por Ediciones Prival, 14 rue des Arts. 31068 Toulouse Cedex. Francia. En francés.*

Burdeos es una ciudad muy conocida por los vinos que se producen en su región. Situada casi en la confluencia del río Garona, que nace en España, y de la Dordogne, que dan lugar a la Gironde, es una ciudad muy abierta al Atlántico ya que fué un puerto de primera categoría para las relaciones de Francia con la orilla opuesta de dicho océano, o sea, América. También ha tenido relaciones marítimas con su vecina del Sur, España.

Como es sabido nuestro gran pintor Francisco de Goya Lucientes, autor del gran cuadro "Los fusilamientos de la Moncloa", entre otros importantes lienzos, y exiliado en Burdeos por su afrancesamiento, por una de esas ironías de la vida, allí murió. Burdeos tiene esto muy a gala, no solamente con la lápida en la casa donde vivió el ilustre artista, sino con un museo dedicado a él.

Esta historia, en la que colaboraron eminentes profesores de la Universidad de Burdeos y de la Sorbona de París, no es una mera enumeración de hechos, sino que dá un lugar esencial a la topografía y al paisaje urbanos, a la historia del pueblo, a sus actividades e incluso a su mentalidad y a la evolución de ésta a lo largo de los siglos. El texto está acompañado de una muy rica ilustración cartográfica. Asímismo existe una ilustración, fuera de texto, casi totalmente basada en dibujos, grabados o pinturas, que constituyen un auténtico testimonio del paisaje antiguo. En el relato que se inicia con su fundación por los Biturigios Viviscos, en el siglo III antes de Cristo, se habla de la dominación inglesa que duró varios siglos, no se habla de los famosos "girondinos" que tanto protagonismo tuvieron en los inicios de la Revolución Francesa. Sin embargo se reseña, aunque



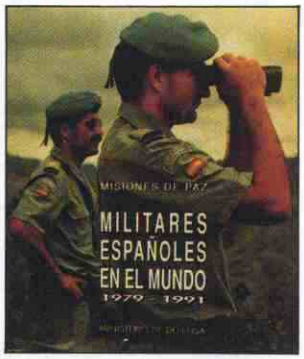
brevemente, la ocupación alemana, que duró desde 1940 hasta 1945, ya que, y eso no ha sido nunca explicado, en la liberación de 1944, las tropas alemanas se replegaron a la embocadura de la Gironda y allí resistieron hata el término de la Guerra, en abril de 1945.

Al final de la obra se incluyen unos cuadros de mucho interés, como la lista cronológica de los alcaldes de la ciudad, una relación de las grandes fechas de la historia de Burdeos, así como un índice alfabético, y una tabla de cartas e ilustraciones.
INDICE: Advertencia. Advertencia de la segunda Edición. Introducción. Las proposiciones de la Geografía. Las tres vocaciones del Burdeos antiguo. II. La capital de Aquitania. III. El paisaje urbano y suburbano medieval. IV. La Jurada, sociedad y economía medievales. V. "Esta ciudad es buena y rica". VI. El orgullo de una capital provincial. VII. Una ciudad digna de su fortuna. VIII. El tiempo del inmovilismo (1815-1939). IX. Hacia un nuevo punto de partida: El siglo XX en Burdeos, X. La aglomeración bordalesa contemmporánea. Lista de los alcaldes. Las grandes fechas de la Historia de Burdeos. Indice. Tabla de cartas e ilustraciones.

MISIONES DE PAZ. MILITARES ESPAÑOLES EN EL MUNDO. 1979-1991. Un volúmen de 268 *págs. de 266 × 313 mms. Publicado por la Dirección General de Relaciones Informativas y Sociales de la Defensa del Ministerio de Defensa. Paseo de la Castellana 109.*

A partir de 1979 España empezó a utilizar sus Fuerzas Armadas para misiones de Paz, que en 1988 empezaron a realizarse dentro del marco de Naciones Unidas. En este libro presentado por el actual Ministro de Defensa, Julián García Vargas y con una introducción del Ministro de Asuntos Exteriores, Francisco Fernández Ordoñez, Defensa quiere presentar la labor ingente realizada por las Fuerzas Armadas en estas misiones de Paz, que han requerido una gran suma de voluntades y de esfuerzos. La presentación del libro es inmejorable con un texto que viene complementado por numerosas fotografías a todo color. El texto, por cierto es muy ameno y redactado con un estilo totalmente periodístico, y se compone de relatos vividos, que representan verdaderos reportajes sobre las diferentes misiones en las que han participado nuestras Fuerzas Armadas.

La obra empieza hablando de lo que significan las fuerzas de pacificación de Naciones Unidas, corrientemente conocidas como cascos o boinas azules, que tuvieron participación en muchos conflictos, algunas desafortunadas como las del Congo Belga. España ya participó en operaciones internacionales, como la de Shanghai o Tanger que tuvo durante muchos años un estatus internacional con un contingente de 250 policías, la mitad franceses y la otra mitad españoles. Cabría también citar la actuación de España en Andorra durante la II Guerra Mundial, con la creación de la guardia Civil Episcopal. Nuestra primera actuación en



tiempos más modernos, fué en 1979, nuestra actuación en Guinea Ecuatorial, antigua colonia nuestra, con los vuelos realizados por Aviocar entre la isla de Fernando Poo y el continente transportando personas y material, operacion que todavía está en marcha. Luego se describen las diferentes misiones, en Africa, en Centro América y el Caribe, para acabar con nuestra intervención en la Guerra del Golfo. Al final de cada intervención dá un testimonio de algún oficial que participó en ella. Como Anexos se dan las mediciones y distinciones que han concedido gobiernos e instituciones por la gran labor realizada. Luego se relacionan todos los participantes en las diferentes misiones e paz.
INDICE: Presentación. Introducción. Cap.I. Las fuerzas de pacificación de Naciones Unidas. Cap.II. España con los boinas azules. Cap.III. Misiones en Africa. Cap.IV. Misiones en Centro América y Caribe. Cap.V. Operaciones internacionales de apoyo en Oriento Próximo. Cap.VI. Alas humanitarias. Anexos.

última página: pasatiempos

PROBLEMA DEL MES por MIRUNI

Sustituir las letras por números naturales en la suma:

```
  A 6 3
  7 B 2
  5 8 C
D 0 4 2
```

SOLUCION AL PROBLEMA DEL MES ANTERIOR

La superficie es de 25π cm^2.

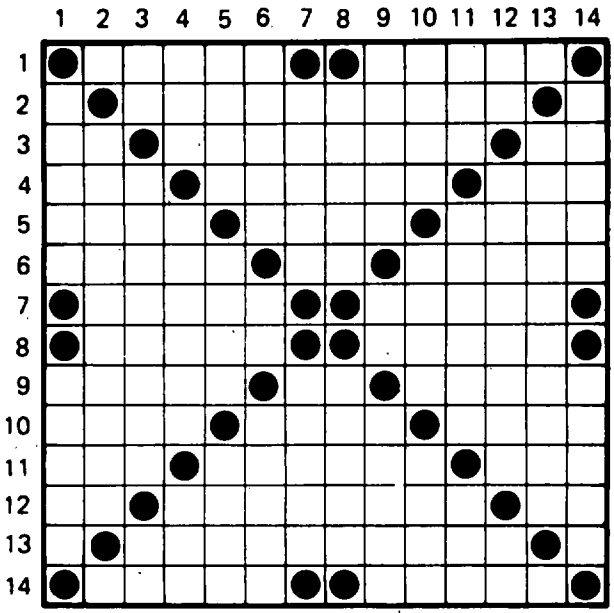
Sea r el radio del círculo interior, el del exterior será r+3.

La superficie del anillo rallado será: $\pi (r+3)^2 - \pi r^2 = 39\pi$.

Resolviendo hallamos que r= 5 cm.

Luego la superficie será: $\pi r^2 = 5^2\pi = 25\pi$ cm^2.

CRUCIGRAMA 1/92, por EAA



JEROGLIFICOS MES ANTERIOR

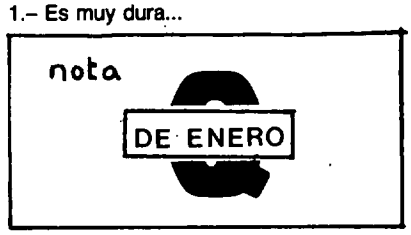
1.- Enroscada.

2.- Cálidos.

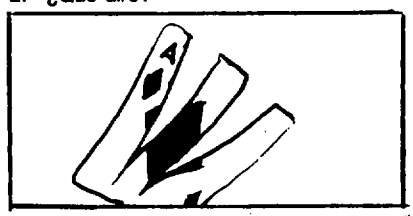
3.- En la trastienda.

4.- En ala.

1.- Es muy dura...

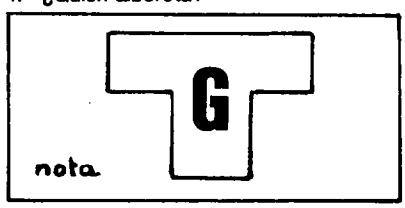


2.- ¿Qué diré?



3.- Está loco de...

4.- ¿Quién alborota?



Horizontales:

1.- Reactor Hispano Aviación HA-200. Cierto avión israelita. 2.- Número romano. Codificación NATO del MiG. E.2A. Número romano. 3.- Ejército Aire. Adornos, guarniciones. Matrícula española. 4.- Tres mil. Rezases, implorases. Mil doscientos. 5.- Al revés, cierto empleo militar. Al revés, ceso en el trabajo. Cuatro iguales. 6.- Al revés, libro de la religión mahometana. Iniciales de una famosa industria francesa de aviones. Sitio una posición. 7.- Extraer. Al revés, avión HJT-16 indio. 8.- País europeo. Al revés población jienense. 9.- Al revés, caminar, pasear. Matrícula. Principio y fin de un Antonio. 22. 10.- Representación que de un objeto queda en la mente. Al revés, helicóptero Kamov Ka-22, según la OTAN. Al revés, marcharos. 11.- Hermana, religiosa. Piloto español del avión "Cuatro Vientos". Consonantes de soldado. 12.- Matrícula española. Suspenderían los exámenes. Matrícula española. 13.- Punto cardinal. Primera cosmonauta. Punto cardinal. 14.- Atirantas las velas. Al revés, pone espalda contra espalda.

Verticales:

1.- Avión embarcado McDonnell F3H. Ave zancuda. 2.- Punto cardinal. Transporte AS-35 de Airspeed. Matrícula española. 3.- Siglas de Fuerza Aérea, pero a lo inglés. Bombardero Martin-26. Infusión. 4.- Al revés, interjección. Guisa, adereza las viandas. Consonante (pl.). 5.- Corto el árbol por su base. Cierto tipo de avión. Parte frontal de la cabeza. 6.- Arácnido traqueal. Dios del sol. Población cántabra. 7.- Al revés, grité con extraordinaria violencia. Moneda peruana (pl.). 8.- Cruzar, atravesar. Al revés, corona. 9.- Al revés, concreción nacarada esferoidal. Matrícula. Helicóptero soviético Mi-10, según la OTAN. 10.- Raspas con cierto instrumento. Persigue animales para matarlos. Corriente de agua. 11.- Siglas de un practicante actual. Relativos al aire. Terminación de número cardinal. 12.- Mira, observa. Relativos al culto de la Virgen. Al revés, dona. 13.- Matrícula española. Avión Lockheed SR-71. Vocal. 14.- Ave grande trepadora de Filipinas. Cierto sentido (pl).

SOLUCION AL CRUCIGRAMA 10/91:

Horizontales: 1.- Guapo. Aaron.- 2. L. Trislander. C.- 3. LS. Aceituna. CA.- 4. Ate. Artera. Hen.- 5. Mata. AlSA. Ceno.- 6. ortnA. OO. Carta.- 7. Léalo. Trece.- 8. iügrA. airuN.- 9. Aforo. Oc. Calna. 10.- atlA. Dean. Seis.- 11. Rea. Oislos. SAC.- 12. OR. Angelito. Lo.- 13. N. Thunderjet. S.- 14. Arito. osruC.